

Library Copy

*Revue du*  
**MARCHÉ  
COMMUN**

45

# CNEP

SIÈGE SOCIAL : 14, rue Bergère, PARIS IX<sup>e</sup>

SUCCURSALE : 2, place de l'Opéra, PARIS II<sup>e</sup>

*Plus de 800 Agences et Bureaux en France, dont 78 dans Paris et la Banlieue*

## Entreprises...

l'application du Traité de Rome vous ouvre de grandes possibilités, elle vous pose en même temps d'importants et multiples problèmes. C'est pourquoi le **COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS** a créé spécialement pour vous un

### SERVICE "MARCHÉ COMMUN"

**mis à votre disposition pour vous aider**

- à constituer toute documentation utile
- à effectuer toute enquête nécessaire
- à faciliter toute entrée en relations
- à rechercher toute représentation
- à préparer tous accords de fabrication et de spécialisation.

Grâce à ses liaisons permanentes avec les Correspondants du Comptoir National d'Escompte de Paris dans les pays membres de la Communauté et avec son réseau d'Agences en France et dans la Zone Franc, le Service « Marché Commun » est en mesure de vous apporter un concours actif et efficace.

Consultez-le pour résoudre vos problèmes

### "MARCHÉ COMMUN"

#### AGENCES, FILIALE ET REPRESENTATIONS DANS LE MONDE

**EUROPE** : LONDRES, 8/13 King William Street, E.C. 4  
BRUXELLES, 2, rue Montagne-aux-Herbes-Potagères  
MONTE-CARLO, 1, Galerie Charles-III

**AFRIQUE** : ALGERIE... ALGER, 5, Boul. de la République  
TUNISIE... TUNIS — BIZERTE — SFAX — SOUSSE  
MADAGASCAR... TANANARIVE — AMBATONDRAZAKA  
— DIEGO-SUAREZ — PARAFANGANA — FIANARANT-  
SOA — MAJUNGA — MANAKARA — MANANJARY —  
MOROMBE — TAMATAVE — TULÉAR

**AMERIQUE DU NORD** : Filiale à ..... NEW-YORK,  
French American Banking Corporation, 120, Broadway,  
5, N.Y.

**AMERIQUE DU SUD** : Représentants en ARGENTINE,  
à BUENOS-AIRES, Reconquista, 165 — Délégation pour  
le BRÉSIL, la BOLIVIE, la COLOMBIE, l'EQUATEUR et  
le PÉROU, Rua 24 de Mayo, 276, App. III SAO-PAULO.  
**ASIE** : INDE... BOMBAY, The French Bank Building,  
Homji Street — CALCUTTA, Stephen House, 4-A Dalhousie  
Square East — Représentation à NEW-DELHI,  
Ratendon Road, 19.

**AUSTRALIE** : MELBOURNE, 27, Queen Street — SYDNEY, French Bank Building, 12, Castlereagh Street

# STATIONS THERMALES FRANÇAISES

affiliées au  
SYNDICAT NATIONAL DES ÉTABLISSEMENTS THERMAUX DE FRANCE

53, Boulevard Haussmann — PARIS-9<sup>e</sup>



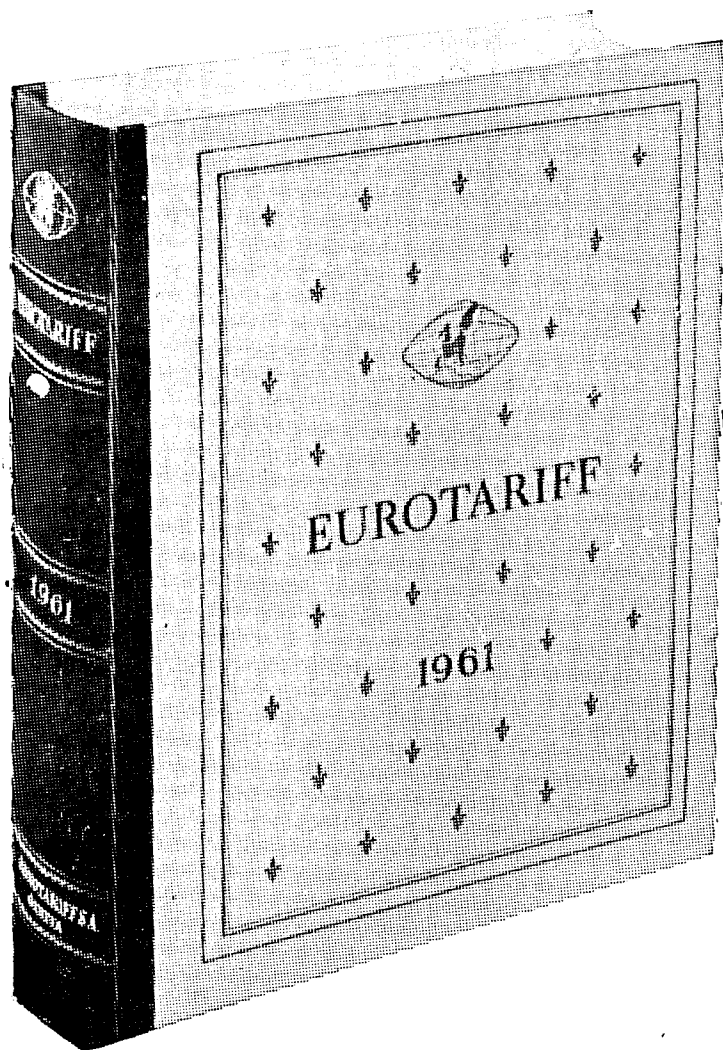
FRANCE, PAYS DE LA SANTÉ  
DISPOSE D'UN TRÉSOR, UNIQUE AU MONDE  
DE STATIONS THERMALES

## PLUS DE 100 STATIONS

au milieu des sites les plus pittoresques  
sont à la disposition des curistes

Jusqu'à l'application du tarif définitif commun, la conquête d'un marché, dans le cadre du Marché Commun, va dépendre en grande partie, que ce soit dans l'immédiat ou pour des prévisions à long terme, d'une connaissance et d'une "manipulation intelligente" des tarifs douaniers.

# EUROTARIF



vous le permet, grâce à son volume de 800 pages, clair, pratique, complet et toujours exactement mis à jour.

Pour tout dire, **EUROTARIF** réunit :

- la « Description des marchandises » suivant Nomenclature de Bruxelles,
- les exceptions que constituent pour le TEC les descriptions spéciales particulières de la Nomenclature des tarifs nationaux actuels des États membres,
- la liste des droits actuels payables par les pays membres et non membres,
- la liste des droits TEC payables par les pays non membres après l'adoption définitive du Tarif Extérieur Commun,
- toutes les modifications qui Interviennent dans ces nomenclature et tarifs. Ces modifications sont régulièrement communiquées aux acheteurs du volume **EUROTARIF** grâce à l'abonnement du Service Eurotarif compris dans le prix d'achat du volume.
- **EUROTARIF** est édité en français ou en anglais. Il est rédigé à Bruxelles par un comité d'experts en tarifs douaniers. Et il est conçu pour rendre service à l'« homme d'affaires ».

Pour recevoir le volume **EUROTARIF** donnant droit à l'abonnement au Service Eurotarif, s'adresser à :

**M. J. GUILLAUMIN**, Concessionnaire Exclusif de **EUROTARIF S. A.**

7, place des États-Unis — PARIS-16\* — Tél. Poincaré 41.59 & 48.91

**Prix du volume et de l'abonnement pour UN AN : 750 NF + taxes.**

---

# MARCHÉ COMMUN

---

3, RUE SOUFFLOT, PARIS-V\* — Tél. : ODEon 23-42

## SOMMAIRE

### PROBLEMES DU JOUR

- Les Etats-Unis et les Communautés Européennes, par XXX ..... 93

### LE MARCHÉ COMMUN ET L'ACTUALITE

- La vie du Marché Commun et des autres institutions européennes. — La Communauté Economique Européenne. — La C.E.E. et les pays tiers ..... 96

- La C.E.E. et la politique commerciale française, par Léon de ROSEN, Membre du Conseil Economique et Social ..... 100

- Les entreprises de travaux publics dans le Marché Commun ..... 109

### L'ECONOMIQUE ET LE SOCIAL DANS LE MARCHÉ COMMUN

- L'application des règles de concurrence du Traité de Rome aux Pays-Bas, par Michel Waelbroeck, Assistant à l'Université Libre de Bruxelles, Chercheur au Centre inter-universitaire de droit comparé ..... 115

- L'apport éventuel de la sidérurgie britannique au Marché Commun ..... 122

### NOTES JURIDIQUES SUR L'APPLICATION DU TRAITE C.E.E.

- Transports. — Politique commune des transports. — Memorandum de la Commission. — Discriminations. — Consultations. — Articles 74 à 84 ..... 128

*Les études publiées dans la Revue n'engagent  
que les auteurs, non les organismes, les services  
ou les entreprises auxquels ils appartiennent.*

*Voir en quatrième page les conditions d'abonnement →*

## Zusammenfassung der wichtigsten in der vorliegenden Nummer behandelten Fragen

### Tagesprobleme :

**Die Vereinigten Staaten und die europäischen Gemeinschaften**, von XXX ..... Seite 93

**Der Gemeinsame Markt und die Tagesaktualität :**

**Das Leben des Gemeinsamen Marktes und der anderen europäischen Einrichtungen. — Die E.W.G. und Drittländer** ..... Seite 96

**Die E.W.G. und die französische Handelspolitik**, von Léon de ROSEN, Mitglied des französischen Wirtschafts- und Sozialrats Seite 100

In einem ausführlichen Bericht über die französische Aussenhandelspolitik, hebt de Rosen, bei der Erörterung der bestimmenden Faktoren des Welthandels, die Bedeutung des Gemeinsamen Marktes hervor. Wir geben diesen Teil des Berichts wieder, sowie die darauf folgende Darstellung der britischen Aussenhandelspolitik, unter Berücksichtigung der Rückwirkungen des Eintritts Gross-Britanniens in den Gemeinsamen Markt.

**Die Ausführung der öffentlichen Arbeiten im Gemeinsamen Markt** ..... Seite 109

Der ständige Studienausschuss für die Probleme der Bauindustrie (private Bautätigkeit und öffentliche Arbeiten) in der E.W.G., dem sämtliche Berufsgruppen, die an der Ausführung öffentlicher Arbeiten teilnehmen, vertreten sind, hat einen mit Sorgfalt verfassten Bericht veröffentlicht, aus dem hervorgeht, dass die Bauarbeiten einen von

der gewöhnlichen industriellen Tätigkeit ganz verschiedenen Charakter haben und deshalb einer Sonderregelung bedürfen, die jedoch in dem Bericht nicht dargelegt wird. Der Bericht ist deshalb nicht minder interessant, da er die Probleme aufzeigt, die sich aus dem Nebeneinander der gleichen Tätigkeit in den verschiedenen Ländern der E.W.G. ergeben.

**Wirtschafts- und Sozialfragen im Gemeinsamen Markt :**

**Die Anwendung der Konkurrenzregeln des Vertrags von Rom in den Niederlanden**, von Michel WAELBROECK, Assistent in der Freien Universität Brüssel, Forschungsbeauftragter im Institut für vergleichendes Recht .. Seite 115

Der Verfasser legt die Interpretierung der art. 85 sq des Vertrags von Rom dar, die in den Niederlanden der Anwendung der Konkurrenzregeln zu Grunde liegt.

**Der eventuelle Beitrag der britischen Stahlindustrie zum Gemeinsamen Markt** (Auszug aus der Zeitschrift « Actualités Industrielles Lorraines ») ..... Seite 122

**Juristische Notizen über die Anwendung des E.W.G. — Vertrags** ..... Seite 128

Transporte — Gemeinsame Transportpolitik — Denkschrift der Kommission — Diskriminierungsfragen — Konsultationen — Art. 74-84.

---

*Für die in dieser Revue veröffentlichten Studien sind  
nur deren Verfasser, nicht jedoch die Organismen,  
Dienste oder Unternehmungen, denen sie angehören,  
verantwortlich.*

## Summary of the main questions dealt with in the present number

### Problems of the day :

**The United States and the European Community**, by XXX ..... page 93

### Common Market news :

**The Common Market and the other european institutions day by day. — The European Economic Community. — E.E.C. and other countries** ..... page 96

**E.E.C. and french commercial policy**, by Léon de Rosen, Member of the Economic and Social Council ..... page 100

In a full report on French Trade M. de Rosen, studying the determining factor in international commerce, shows the large part played by the Common Market. We reproduce these pages below, they are followed by those concerning Great Britain, which has already been discussed in so far as the consequences of her entry into the Common Market are concerned.

**Public works undertakings in the Common Market** ..... page 109

« The permanent Committee for the study of the problems of the Building Industry (Building and Public Works) in the European Economic Community » which represents all the professional organisations of the Public Works in-

dustry in the six countries of E.E.C., has just published a carefully prepared document, which shows that taken as a whole, the building industry is quite different to other industries and therefore requires a special regime, which is not defined in the document. The main interest of this document is that it sets out the problems raised by discussion of concerning a single industry in the countries of the Community.

### The Common Market and economic and social problems :

**The application of the Rome treaty's rules on competition in the Netherlands**, by Michel WAELBROECK, Assistant at the Free University of Brussels, Research worker at the Inter-University Centre for Comparative Law .. page 115

The author explains the interpretation given in the Netherlands to rules laid down by Art. 85 and those following, of the Rome Treaty concerning Competition.

**The potential contribution of Britain's iron and steel industry to the Common Market** (Extract from the review « Actualités Industrielles Lorraines ») ..... page 128

**Legal notes concerning the application of E.E.C.** ..... page 128

**Transports** — Common transport policy — The Commission's memorandum-Discrimination — Consultation — Articles 74 to 84.

---

*Responsibility for the studies published in this Review belong to the authors alone; the organisations, services or undertakings to which they may belong are in no way involved.*

## COMITÉ DE PATRONAGE

### FRANCE

- M. Maurice BARRIER, Président du Conseil National du Commerce ;  
 M. René BLONDELLE, Président de l'Assemblée des Chambres d'Agriculture ;  
 M. Maurice BOULADOUX, Président de la Confédération Française des Travailleurs Chrétiens ;  
 M. Joseph COUREAU, Président de la Fédération Nationale des Syndicats d'Exploitants agricoles ;  
 M. Joseph HAMEL, Doyen honoraire de la Faculté de Droit de Paris, Membre de l'Institut ;  
 M. Etienne HIRSCH, Ancien Président de la Communauté Européenne de l'Energie Atomique ;  
 M. André MALTERRE, Président de la Confédération Générale des Cadres ;  
 M. Jean MARCOU, Président de la Chambre de Commerce de Paris et de l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce de France et de l'Union Française ;  
 M. Pierre MASSÉ, Commissaire Général au Plan de Modernisation et d'Équipement ;  
 M. Maurice ROLLAND, Conseiller à la Cour de Cassation, Président de l'Association des Juristes Européens ;  
 M. Jacques RUEFF, Membre de l'Institut ;  
 M. Jean SARRAILH, Recteur honoraire de l'Université de Paris, membre de l'Institut ;  
 M. Georges VILLIERS, Président du Conseil National du Patronat Français.

### BELGIQUE

- M. Emile BERNHEIM, Président de l'Association des Grandes Entreprises de Distribution ;  
 M. le Baron BOEL, Président de la Ligue Européenne de Coopération Economique ;  
 M. Louis CAMU, Président de l'Association belge des Banques ;  
 M. Auguste COOL, Président de la Confédération des Syndicats Chrétiens ;  
 M. Fernand DEHOUSSE, Président du Groupe de travail pour l'élection au Suffrage universel direct de l'Assemblée Parlementaire Européenne ;  
 M. Maurice FRÈRE, Gouverneur honoraire de la Banque Nationale ;  
 M. Henri JANNE, Pro-Recteur de l'Université Libre de Bruxelles ;  
 M. Félix LEBLANC, Président du Conseil d'administration de l'Université libre de Bruxelles ;  
 M. Louis MAJOR, Secrétaire général de la Fédération Générale du Travail de Belgique.  
 M. Maurice MASOIN, Président du Groupement Professionnel de l'Industrie Nucléaire ;  
 M. Georges MULLIE, Ancien Président du Boerenbond ;  
 M. Raymond NOSSENT, Directeur général de « Fébeltex », Fédération de l'Industrie textile belge ;  
 M. Georges THONE, Président de l'Association « Le Grand Liège » ;  
 M. Pierre VAN DER REST, Président du Groupement des Hauts Fourneaux et Aciéries belges ;  
 M. Paul VAN ZEELAND, Ministre d'Etat ;  
 M. André VLÉRICK, Directeur du Séminaire pour l'étude et la recherche de la Productivité à l'Université de Gand.

## COMITÉ DE RÉDACTION

### FRANCE

Georges BREART	Jean LECERF
Jean DENIAU	Michel LE GOC
Pierre DROUIN	Patrice LEROY-JAY
Edmond EPSTEIN	Jacques MAYOUX
Pierre ESTEVA	Paul REUTER
Renaud de la GENIERE	R. de SAINT-LEGER
Bertrand HOMMEY	Jacques TESSIER
Jacques LASSIER	Jacques VIGNES
	Armand WALLON

### BELGIQUE

Roger ALLOO	Alexandre LAMFALUSSY
Mlle H. M. CLAESSENS	Raymond LARCIER
Maurice De BECKER	Raymond RIFFLET
Marcel De LEENER	Lucien SERMON
Jean DURIEUX	Jacques TREMPONT
Paul HATRY	Jean WALBROECK
Claude JOSZ	

La revue paraît mensuellement

RÉDACTION, ABONNEMENTS ET PUBLICITÉS

REVUE DU MARCHÉ COMMUN

3, rue Soufflot, PARIS-5°. Tél. ODEon 23-42

Abonnement annuel

France	46 NF	Etranger	51 NF
--------	-------	----------	-------



# LES ÉTATS-UNIS ET LES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

par XXX

**A**VEC le passage à la seconde étape du Marché Commun, les Six ont affirmé d'une manière spectaculaire la force et la vitalité de leur union. Avec la demande d'adhésion du Royaume-Uni, suivie de celles de l'Irlande, du Danemark, de la Norvège et de l'Espagne s'ouvrent de nouvelles perspectives ; c'est désormais d'un renforcement des liens de tout le monde libre qu'il s'agit ; les Etats-Unis y trouvent leur place nécessaire et leur participation au Marché Commun doit désormais être envisagée.

Tels sont les faits ; ils sanctionnent certes une incontestable réussite des actions communautaires, mais l'extension géographique que l'on envisage de donner ainsi à ces dernières appelle quelques réflexions. Déjà l'entrée dans le Marché Commun de la Grande-Bretagne et des autres Etats européens suffirait à les alimenter ; elles prennent toutefois plus de force si le problème est posé dans le cadre du monde atlantique plutôt que dans celui d'une « Grande Europe ». En effet, le problème se ramène à savoir si les problèmes américains reçoivent une réponse satisfaisante du fait de cette extension de la « petite Europe » d'une part, et si les actions communautaires s'en trouvent renforcées d'autre part.

\*\*

En ce qui concerne leur participation au commerce international les Etats-Unis ont toujours été écartelés entre deux tendances, l'une protectionniste, appuyée sur de solides groupes de pression organisés et justifiés par la faible valeur relative du commerce extérieur dans le commerce total, l'autre, plus soucieuse des intérêts des industries exportatrices, s'appuyant essentiellement sur la cause de la nation la plus favorisée. Les avatars de la Charte de la Havane, l'acceptation tou-

jours précaire et provisoire du GATT, la non-ratification de l'accord de coopération commerciale qui devait consolider ce dernier, les hésitations devant les accords relatifs aux produits de base, notamment devant ceux conclus relativement à l'étain, démontrent bien que les intérêts des Etats-Unis ne sont pas faciles à dégager ni à défendre.

C'est donc d'une manière négative que leurs intérêts face aux Communautés européennes apparaissent le plus clairement. Le GATT donne aux Etats-Unis une garantie générale de non-discrimination ; les Communautés constituent sur le plan douanier une discrimination à laquelle ils seront d'autant plus sensibles que leur balance commerciale avec chacun des Six est excédentaire. Comme on va le dire, ils peuvent avoir un intérêt politique à soutenir les Six ; ils ne peuvent nullement être intéressés à subir une discrimination de la part d'une « grande Europe » ; à l'époque où l'Angleterre prônait encore une grande zone de libre échange à 18 qui aurait englobé les Six, les Etats-Unis n'ont finalement pas appuyé ce projet : une discrimination des Six était déjà un prix assez appréciable payé pour des objectifs politiques ; une discrimination de la part de 18 Etats Européens était inacceptable pour eux.

La situation n'a pas changé actuellement ; devant la menace que constitue la détermination britannique, les Etats-Unis doivent prendre position et ne disposent que d'une faible marge de liberté.

Une entrée des Etats-Unis dans le Marché Commun, dans le cadre des institutions et règles des accords de Rome est exclue ; elle supposerait une modification de la Constitution des Etats-Unis et de tels bouleversements dans la législation actuellement en vigueur que cette hypothèse est com-

plètement chimérique. Le problème changera d'aspect après que l'entrée de l'Angleterre dans le Marché Commun aurait fait table rase des formules actuelles.

Il reste alors aux Etats-Unis, à titre provisoire tout au moins, de sauvegarder l'essentiel, c'est-à-dire de limiter au minimum les discriminations qui résultent du niveau du tarif extérieur commun des Six, et pour cela de négocier avec ceux-ci. La proposition faite par le président Kennedy dans son message du 25 janvier 1962 au Congrès, d'un « Trade Expansion Act » répond à cette préoccupation. Pour le surplus les objectifs américains portent toujours sur des transferts de certains fardeaux d'assistance (l'association de la Grèce aux Six répond à cet objectif), sur un renforcement de la collaboration dans le domaine monétaire international, et éventuellement sur des questions de surplus agricoles, toutes matières pour lesquelles les Communautés européennes ne jouent qu'un rôle tout à fait secondaire.

Mais sur un plan non plus économique, mais politique les Communautés européennes présentent un intérêt essentiel pour les Etats-Unis : elles sont de nature à neutraliser les écarts et déséquilibres de la politique interne des trois Etats les plus importants du Continent, elles assurent un rattachement solide de l'Allemagne au système occidental ; pour que les Communautés jouent ce rôle, il faut avant tout qu'elles aient une forte structure institutionnelle : la présence en leur sein des Etats-Unis n'est pas nécessaire, ni même désirable, puisque les Communautés perdront en cohésion tout ce qu'elles gagneront en extension.

\*\*

Considérons maintenant le problème, analysé à partir des Communautés. Il est fort simple.

L'avènement des Communautés européennes est jusqu'à présent le seul événement européen important depuis dix ans, la raison en est l'efficacité dont elles portent la promesse. Leurs objectifs et leur idéal ne sont ni plus nobles, ni plus précis que ceux des autres organisations qui les ont précédées ou suivies. D'où vient cette efficacité ?

On serait tenté de dire que c'est le fruit d'une solide armature institutionnelle. Mais ce n'est là qu'une réponse de juriste ; pourquoi a-t-on accepté

une telle structure ? Pourquoi les milieux économiques ont-ils joué le succès de l'entreprise ? Ces questions essentielles ne peuvent comporter que des réponses simples. L'Europe des Six n'est pas arbitraire, parce que ses éléments sont déjà préparés à l'Union ; l'Europe des Six n'est pas périlleuse, parce que, sur tous les plans, l'on sait à peu près où elle va.

Sans développer ces remarques fondamentales, attachons-nous cependant à un des aspects les plus importants. L'Europe des Six est plutôt l'Europe des Quatre, car les trois Etats de Benelux, malgré de fortes différences, sont solidaires les uns des autres, ne serait-ce que par la fonction d'arbitrage et d'administration générale qu'ils ont conquise en commun au sein de la Communauté. C'est également un fait que pour la plupart des questions (sauf, peut-être, celle des pays d'outre-mer) les intérêts opposés se partagent également les voix. Ainsi, en matière de transports, l'Allemagne et la France s'opposent à l'Italie et aux Pays-Bas, en matière d'agriculture l'Allemagne et Benelux s'opposent à la France et à l'Italie, etc... De la sorte on voit qu'en pratique, les décisions importantes ne peuvent être acquises que par des concessions mutuelles et que si l'on passe outre à l'opposition d'un Etat, c'est que ce dernier est resté seul. Les prétendues règles de majorité qualifiée, gloire de la formule supranationale, se ramènent le plus souvent en fait à un principe de quasi-unanimité.

Si l'on introduit dans un tel système, supposé maintenu dans ses structures essentielles, de nouveaux partenaires, il est impossible de savoir comment se détermineront à l'avenir les orientations et les majorités.

Admettre dans un tel système les Etats-Unis, c'est leur remettre entre les mains le gouvernement de l'Europe ou les assujettir à celle-ci. Même l'entrée de l'Angleterre et de ses trois compagnons ne peut conduire qu'à un bouleversement radical des Communautés et à une réduction considérable de leurs pouvoirs. Il n'y a qu'une manière d'échapper à cette conséquence inévitable, c'est de croire que dans le Marché Commun le libéralisme suffit à tout.

Ce n'est pas un hasard si « l'atlantisme », voire même « le mondialisme » sont si étroitement jumelés à un libéralisme d'exportation et d'exportation.

tateur. Les hommes de bonne santé affichent en général le mépris de la médecine et ne se soignent que clandestinement ; mais les Communautés européennes n'échapperont pas à la nécessité d'une politique économique et d'un minimum d'organisation que les plus libéraux de leurs membres, l'Allemagne et les Pays-Bas, pratiquent avec ténacité, même dans leurs meilleurs jours. Une politique énergétique, vainement attendue depuis dix ans, une politique agricole, une politique des transports seront pour les Communautés européennes une des toutes premières tâches des mois qui viennent, faute de quoi il ne restait d'elles qu'un grand mirage.

Dans les circonstances actuelles il est donc impossible d'envisager l'entrée des Etats-Unis dans le Marché Commun sans détruire celui-ci.

\*\*

Il résulte de tout ceci quelques propositions bien simples, que des intérêts passagers peuvent conduire à masquer, mais qui reviendront toujours au premier plan :

1° Les Communautés présentent nécessairement un aspect politique fondamental : il n'y a pas d'unification économique sans politique économique commune ; il n'y a pas de politique économique commune sans une politique générale commune. C'est par cet aspect que les Communautés intéressent le plus les Etats-Unis, parce que l'Europe continentale acquiert ainsi plus de force et de stabilité ; mais, bien entendu, sous cet aspect c'est parce que leur place n'y est pas marquée que les Etats-Unis soutiennent les Communautés.

2° Les Communautés recèlent une promesse d'efficacité ; cette promesse doit être tenue complètement ; une extension géographique n'a de sens que si la force des Communautés s'en trouve

accrue, sinon quelle que soit la rhétorique dont elle se pare, elle équivaut à une destruction. Personne ne peut songer, ni aux Etats-Unis, ni en Europe, à un élargissement géographique qui s'étendrait aux Etats-Unis ; le problème serait différent si l'entrée de l'Angleterre et d'autres Etats européens opérerait préalablement une mutation radicale des Communautés.

3° La diplomatie a toujours eu besoin d'un vocabulaire riche et incertain ; peu importent les termes employés (adhésion, association, participation) pour désigner la collaboration qui peut s'instituer entre les Six et d'autres Etats, dont les Etats-Unis ; l'essentiel est que rien ne soit ralenti et que les promesses d'efficacité qui caractérisent les Communautés soient menées à bien. C'est seulement si le calendrier et la substance des actions communautaires à entreprendre ne subissent aucune modification du fait des tiers, que les Communautés resteront pour ceux-ci un foyer d'attraction. Ce n'est que le danger de la réussite des Communautés qui a décidé l'Angleterre ; sa détermination n'aura de sens que si les Communautés restent fidèles à elles-mêmes.

4° L'attitude américaine sera commandée par celle de l'Angleterre. Si l'entrée de l'Angleterre s'opère rapidement au prix inévitable d'une destruction théorique, ou au minimum pratique, de l'efficacité communautaire, les Etats-Unis pourront s'aligner assez rapidement sur des engagements sans portée. Si l'entrée de l'Angleterre s'opère suivant le vocabulaire de l'adhésion, mais suivant la technique de l'association par une série d'actions convergentes, très étalées dans le temps et décalées par rapport au calendrier des Six, les Etats-Unis prendront avec le vocabulaire de l'association des engagements suffisants pour assurer une défense efficace de leurs intérêts.

# LE MARCHÉ COMMUN ET L'ACTUALITÉ

## LA VIE DU MARCHÉ COMMUN ET DES AUTRES INSTITUTIONS EUROPÉENNES

Sous ce titre, nous publions chaque mois une analyse courte mais complète de l'activité de la C.E.E. et des autres institutions européennes. Elle permet au lecteur pressé d'être rapidement informé et constitue un éphéméride auquel il peut être commode de se reporter.

### I. — LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE.

#### Nominations

- M. Gaetano MARTINO, libéral italien, ancien Ministre des Affaires Etrangères, succède à M. Hans FURLER (All.) comme Président de l'Assemblée Parlementaire Européenne.

- M. l'Ambassadeur Khosrow HEDAYAT est nommé chef de la mission impériale de l'Iran auprès de la C.E.E.

- M. BUTTERWORTH, actuellement chef de la mission des Etats-Unis auprès des Communautés européennes, est élevé au rang de « Career Ambassador ». Ce rang, le plus élevé de la diplomatie américaine, n'est réservé qu'à un nombre très restreint de ses membres et apparaît comme un témoignage de l'intérêt que portent les Etats-Unis à l'intégration européenne.

#### Travaux

##### 1) Tarifs

— **Deuxième accélération.** La décision sur l'accélération des réductions douanières entre les Etats membres a été remise à une session spéciale du Conseil, qui se tiendra les 14 et 15 mai à Bruxelles.

C'est le différend qui oppose la République Fédérale à ses partenaires sur une réduction de 5 % pour une liste réduite de produits agricoles, qui a empêché la réalisation de l'accord définitif, alors que les Six sont unanimes pour réduire, à nouveau de 10 %, les droits de douane portant sur les produits industriels.

Les administrations douanières préparent cependant les mesures d'application de la décision d'accélération qui pourrait prendre effet le 1<sup>er</sup> juillet.

— A la suite du recours de la C.E.E. contre l'Italie au sujet de l'application d'un droit de douane minimum de 150 livres sur les lampes, tubes et valves de radio importés, la Cour de Justice des Communautés vient de juger que l'Italie avait manqué aux obligations des articles 12 et 14 du Traité. Le gouvernement italien est condamné aux dépens et tenu, dès maintenant, de « prendre les mesures que comporte l'exécution de l'arrêt de la Cour de Justice », c'est-à-dire de supprimer le minimum de perception.

— **Premier rapprochement vers le Tarif Extérieur Commun.**

- Les pays du Benelux sont autorisés par la Commission à appliquer, en 1962, un droit de 1,5 % sur les importations d'aluminium brut en provenance des pays tiers et à différer ainsi le premier rapprochement vers le Tarif Extérieur Commun.

Cette autorisation ne fait que proroger d'un an celle accordée au Benelux pour l'année 1961. Entre temps, la C.E.E. a négocié, dans le cadre du GATT, le droit de douane du Tarif Extérieur Commun pour l'aluminium, en acceptant, en principe, de le réduire à 8,5 % au lieu de 10 %. Le droit, que le Benelux devra ultérieurement appliquer au titre du premier rapprochement de 30 %, sera par conséquent de 2,6 % au lieu de 3 % (le droit national étant égal à 0).

- Les Etats membres ont donné leur accord définitif à ce que le **deuxième rapprochement vers le Tarif Extérieur Commun** ait lieu lorsque les réductions douanières auront atteint le niveau de 60 %, c'est-à-dire le 1<sup>er</sup> juillet 1963 si la deuxième accélération est décidée.

##### 11) Questions fiscales

###### — Loi 103 en Italie.

L'Italie a réduit de 35 %, à partir du 1<sup>er</sup> janvier, les taux des remboursements forfaitaires au kilog, accordés aux exportateurs de produits électriques et mécaniques, en fonction des produits sidérurgiques incorporés.

— **Harmonisation des taxes sur le chiffre d'affaires dans la C.E.E. :**

A la suite de la demande formulée par la Commission européenne, la Direction générale du marché intérieur a effectué une étude sur la structure commerciale des Six pays de la C.E.E.

Cette étude examine, entre autres, les problèmes fiscaux et notamment celui de la taxe sur le chiffre d'affaires. Il apparaît que la majeure partie des organisations professionnelles en Italie, en Belgique, en Allemagne, désirent une modification du système actuel des taxes à cascade soit par l'institution de la taxe à la valeur ajoutée, dont le principe est déjà appliqué en France, soit par la généralisation d'une taxe unique à un stade donné de la commercialisation.

### — Harmonisation de la fiscalité directe dans la C.E.E. :

Les experts qui, sous l'égide de la Commission Européenne, ont reçu mission d'étudier certains problèmes de fiscalité directe en vue d'une harmonisation, se sont réunis à la fin de février. Les services de la Commission leur ont présenté les premiers questionnaires auxquels ils devront répondre. Pour le groupe « assiette des impôts » le premier questionnaire concerne le **traitement fiscal des plus-values d'actif** ; pour le groupe « rapports entre impôts directs frappant les entreprises dans la C.E.E. et dans les pays tiers » le questionnaire concerne les rapports entre une **société étrangère et une filiale ou associée dans un pays membre** (imposition des bénéfices, des dividendes, des redevances et intérêts, imposition des dirigeants et employés étrangers).

### III) Questions sociales

#### — Circulation des travailleurs.

Une mission d'études de l'Assemblée Parlementaire Européenne va examiner les effets pratiqués, dans les pays de la C.E.E., de la libre circulation des travailleurs : trois voyages sont prévus aux Pays-Bas, en Allemagne, et en Italie.

#### — Formation professionnelle.

- Le Comité Economique et Social a approuvé, avec quelques modifications, la proposition de la Commission européenne sur les principes généraux d'une politique commune de formation professionnelle. Des divergences étaient apparues entre représentants des travailleurs et des employeurs sur le champ d'application des principes généraux et sur leurs conséquences juridiques pour les Etats membres.

- Le Comité Consultatif sera composé, en nombre égal, de représentants des syndicats des travailleurs et des employeurs, des administrations nationales et des activités non salariées et indépendantes.

- La Commission propose aux Etats membres un programme communautaire d'**échanges de jeunes travailleurs** [stagiaire (art. 50 du Traité)]. Elle prévoit une aide financière de la C.E.E. parallèle à celles des Etats membres.

- Le programme des bourses établi en faveur des pays d'outre-mer associés, pour l'année universitaire 1962/1963, va être soumis par la Commission au Conseil des Ministres. Ce programme est orienté vers la formation et la promotion de **techniciens**.

La Commission pense que cet apport de la Communauté devrait s'insérer dans une politique d'ensemble de formation professionnelle, en accord avec les pays associés.

Cet aspect du problème des relations entre la C.E.E. et l'Afrique sera débattu, au titre de la coopération technique, dans le cadre des négociations actuelles en vue du renouvellement de l'accord d'association.

#### — Fonds social.

La Commission mettra à la disposition des Etats membres un formulaire (1) à utiliser pour la présentation, auprès du Fonds Social, de leurs demandes de remboursement des opérations de rééducation professionnelle.

### IV) Ententes

#### V) Politique commerciale commune

La Commission vient d'approuver un **deuxième memorandum** (1), qu'elle présentera très prochainement au Con-

seil, sur la mise en œuvre de la politique commerciale commune de la C.E.E. (art. 111).

Ce memorandum indique notamment les **procédures** à appliquer au cours de la deuxième étape du Marché Commun, pour la mise en œuvre progressive d'une politique commune dans les domaines suivants : uniformisation des régimes d'importation en provenance des pays à bas salaires et des pays à commerce d'Etat, coordination des régimes d'exportation, notamment les aides à l'exportation.

### VI) Questions juridiques

Une « Convention Benelux » en matière de marques de produits vient d'être signée, entre la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg. La « marque Benelux » ouvre, ainsi, la voie à la marque européenne dont l'instauration fait l'objet de travaux dans le cadre de la C.E.E.

### VII) Circulation des capitaux

— La Commission européenne vient d'approuver le projet d'une **seconde directive** pour la mise en œuvre de l'article 67 du Traité (libération des capitaux).

Cette directive, après avoir été transmise au Comité Monétaire pour avis, sera soumise au Conseil qui devra se prononcer à l'unanimité. Elle aura pour effet de consolider le niveau de libération des mouvements de capitaux déjà atteint par les Etats membres. Elle concerne les mouvements de capitaux liés aux **prestations de services** (notamment cessions de brevets, modèles, inventions).

— Italie : suppression des dernières restrictions relatives à l'achat de titres étrangers. Il s'agit, plus précisément, de la disposition qui limitait à 20 % du capital ou des réserves des sociétés financières l'autorisation d'acheter des titres étrangers.

— France : parution au Journal Officiel du 20 mars d'un arrêté relatif à l'acquisition et à la cession, en France et à l'étranger, de valeurs mobilières.

### VIII) Pays d'outre-mer associés

— Les experts progressent dans leurs études produits par produits, mais les Six pays ne se sont pas encore mis d'accord sur les bases du futur régime d'association.

— Cependant les points de vue des Etats membres se seraient rapprochés sur les points suivants :

— maintien de la zone de libre échange entre le Marché Commun et l'Afrique associée,

— aménagement du Tarif Extérieur Commun de la C.E.E.

— pour les produits tropicaux — dans le sens de la baisse.

— Octroi aux Etats d'outre-mer de compensations — dont les modalités restent à définir — à la suppression partielle du régime préférentiel actuel (sous forme d'aide à la production et d'interventions financières).

— Action communautaire en faveur de la stabilisation des cours mondiaux des produits tropicaux.

— Coopération technique et financière et accroissement de la dotation du Fonds Européen de Développement.

— Certaines difficultés se sont manifestées au groupe « financier », les Six ne pouvant donner aux pays d'outre-mer associés des réponses précises sur le montant de la dotation du Fonds Européen prévue pour les cinq premières années du nouvel accord d'association.

— Les propositions avancées par les Six, dans le cadre du Groupe « échanges » n'ont pas reçu un accueil favo-

(1) Le modèle du formulaire a été publié au « Journal Officiel des Communautés » du 19 mars.

nable des représentants africains et malgaches, bien que la régularisation des cours et l'écoulement des produits tropicaux aient été envisagés. Le groupe des échanges se réunira à nouveau le 30 avril.

Une double suggestion belge et italienne a été faite au Conseil des Ministres ; elle vise la création d'une **section spécialisée** de la Banque Européenne d'Investissement

pour la prise en charge de l'**assistance financière aux pays associés** en voie de développement.

— Les Six préparent leur réponse au memorandum américain sur les produits tropicaux mais ils éprouvent de grosses difficultés à concilier leurs points de vue, au moment même où ils s'engagent dans des négociations avec les pays d'outre-mer associés.

## LA C.E.E. ET LES PAYS TIERS

### Adhésion du Royaume-Uni à la C.E.E.

— Bien quelles soient sorties du stade exploratoire, les négociations entre le Royaume-Uni et la C.E.E. se poursuivent lentement.

Il semble bien que le calendrier envisagé par la Grande-Bretagne ne pourra être respecté, et que l'entrée dans le Marché Commun ne pourra avoir lieu le 1<sup>er</sup> janvier 1963.

a) Au cours des premières discussions sur les **problèmes agricoles**, qui ont eu lieu le 22 février, les positions respectives des Six et du Royaume-Uni ont été précisées, et d'importants points de désaccord sont apparus. Les Six se sont formellement opposés à accorder à la Grande-Bretagne un allongement de la période transitoire. En ce qui concerne les produits du Commonwealth, ils n'acceptent d'« arrangements intérimaires » que limités dans le temps et cas par cas, mais se refusent à garantir aux producteurs du Commonwealth des débouchés comparables à ceux dont ils bénéficient actuellement.

— Les Six ont acquiescé à la demande de l'Australie d'envoyer un observateur aux négociations sur l'agriculture, pour les produits l'intéressant particulièrement.

b) Les problèmes agricoles ayant reçu priorité, les autres aspects de la négociation en vue de l'adhésion de la Grande-Bretagne au Marché Commun (pays sous développés et pays asiatiques) ont été quelque peu délaissés bien que les travaux se poursuivent.

— A la suite de la réunion ministérielle du 22 mars, les suppléants ont été chargés de préparer un **rapport** faisant le point des négociations depuis leur ouverture le 10 octobre.

Le rapport sera examiné les 8 et 9 mai par les Ministres qui se réuniront à nouveau à la fin du même mois.

— Le parti conservateur manifeste de nouvelles inquiétudes au sujet de l'adhésion de la Grande-Bretagne au Marché Commun. Une résolution vient d'être présentée au Gouvernement demandant de ne pas adhérer « s'il n'est pas possible d'obtenir des arrangements spéciaux pour protéger les intérêts du Commonwealth ».

### Adhésion à la C.E.C.A. et à l'Euratom

Le Royaume-Uni a officiellement demandé son adhésion à l'Euratom et à la C.E.C.A.

Le Conseil des Ministres de l'Euratom se saisira de la demande britannique le 2 avril et les négociations pourraient débuter en juin. Cette même date a été annoncée pour l'ouverture des négociations avec la C.E.C.A.

### Adhésion du Danemark

— Une réunion interministérielle a eu lieu le 23 mars à l'issue de laquelle les suppléants ont été priés de poursuivre leurs travaux.

Certaines difficultés ont cependant été tranchées :

• La liste de produits (1) pour laquelle le Danemark demande un rythme ralenti de réductions douanières sera examinée **produit par produit**, et non globalement, par les Six.

• Le nouveau tarif douanier danois, qui devra servir de base aux futures réductions douanières intracommunautaires (au lieu de prendre en considération les droits applicables au 1<sup>er</sup> janvier 1957) sera examiné par les Six.

• L'examen des problèmes sociaux est remis jusqu'à ce que soient ouvertes les négociations avec la Norvège, les problèmes étant les mêmes pour les deux pays.

— Le Danemark a suivi l'exemple du Royaume-Uni et présenté officiellement ses demandes d'adhésion à l'Euratom et à la C.E.C.A.

### Les pays neutres

— Au cours du **Conseil ministériel des Sept**, les pays neutres ont déclaré être prêts à accepter l'essentiel de toutes les obligations économiques découlant du Traité de Rome et à participer à l'intégration de l'Europe.

Les seuls problèmes qui, selon eux, devraient se poser en cas d'association, seraient d'ordre institutionnel et juridique. Ils concerneraient les politiques communes ou harmonisées, prévues par le Traité, qui devraient tenir compte des intérêts des pays associés à la Communauté.

— **Suisse** : Les milieux économiques suisses se montrent encore très divisés sur l'opportunité d'une association avec le Marché Commun, malgré les déclarations du gouvernement et en dépit des statistiques de l'année 1961 qui font ressortir la part prépondérante des pays de la C.E.E. dans le commerce extérieur suisse (53 % contre 51,8 % en 1960).

Les opposants à un rapprochement avec la C.E.E. préfèrent une politique de développement de la formation professionnelle, pour fournir aux Six une main-d'œuvre hautement qualifiée, et de perfectionnement de la technique suisse, pour fournir des machines de haute technicité dont les Six auront de plus en plus besoin pour faire face à l'accroissement de la demande de biens de consommation.

(1) Dans cette liste figurent les matériels suivants relevant de la Construction Electrique : appareils de télévision et de radio, machines à laver.

## V) Autres demandes.

— **Irlande** : Une rencontre entre hauts-fonctionnaires est prévue pour le 11 mai.

— Le gouvernement **portugais** présentera incessamment sa demande d'association à la C.E.E.

— La **Norvège** soumettra sa demande d'adhésion à la C.E.E. dès le début d'avril, le Parlement ayant donné son accord à une telle démarche.

— **L'Iran** désirerait contracter des accords commerciaux avec la C.E.E.

— Le Ministre **israélien** des Finances va effectuer un voyage dans les pays de la C.E.E. pour connaître « les possibilités de coopération entre Israël et les Six ». Les négociations éventuelles pourraient s'ouvrir sur la base de l'article 111 (politique commerciale).

— **Espagne** : Les représentants des six gouvernements ont arrêté le texte de « l'accusé de réception » qui sera adressé à l'Espagne.

Les Ministres des Affaires Etrangères ont eu, à ce propos, un large échange de vues sur les possibilités d'élaborer les grandes lignes d'une véritable politique de l'adhésion et de l'association.

Il a été, en outre, reconnu qu'il ne serait pas opportun d'entamer de nouvelles négociations tant que celles actuellement en cours avec le Royaume-Uni ne seraient pas proches de leur conclusion.

## VI) G.A.T.T. : Conférence tarifaire de Genève.

• La Conférence tarifaire de Genève, qui est en passe de se terminer, s'est déroulée en 2 phases :

— La première, qui a commencé le 1<sup>er</sup> juillet 1960, a été consacrée aux négociations, prévues par l'article XXIV-6 de l'accord général, avec la Commission de la C.E.E.

Celle-ci ayant adopté le système de la moyenne arithmétique des différents tarifs des Six pour l'élaboration du Tarif Extérieur Commun, il a été nécessaire de faire accepter celui-ci par les autres membres du G.A.T.T. et notamment d'accorder des concessions pour compenser le relèvement de certains droits consolidés par les pays à bas tarifs, tels l'Allemagne et le Benelux.

— La seconde phase, qui s'est ouverte le 29 mai 1961, et dans laquelle les négociations entre la C.E.E. et les Etats-Unis ont été de loin un des éléments les plus importants, a été consacrée à l'échange de nouvelles concessions tarifaires entre les pays intéressés, en réponse à la proposition américaine de réduction générale de 20 % des tarifs douaniers en vigueur.

• Les accords signés entre les Etats-Unis et la C.E.E. bénéficieront également à la Grande-Bretagne, en raison de la clause de la nation la plus favorisée. En revanche la Grande-Bretagne devra faire bénéficier les pays tiers, membres du G.A.T.T., des concessions qu'elle négocie encore actuellement, notamment avec la C.E.E.

Les Etats-Unis ont d'autre part signé des accords bilatéraux avec la Grande-Bretagne et 13 autres pays.

• Le contenu des différents accords bilatéraux signés au G.A.T.T. ne sera rendu public que lorsqu'ils auront tous été conclus. Toutefois, la publication de l'accord intervenu entre les Etats-Unis et la C.E.E. a fait l'objet d'une dérogation spéciale.

## Les États-Unis et la C.E.E.

• Le Président Kennedy a présenté au Congrès sa nouvelle loi d'expansion du commerce destinée à remplacer celle de 1934 qui vient à expiration le 30 juin prochain. Cette nouvelle loi lui permettrait notamment d'entamer avec la C.E.E., avec des pouvoirs accrus, de nouvelles négociations tarifaires mais cette fois linéaires et non plus produit par produit.

• Il a également proposé la création d'un fonds spécial destiné à l'aide à long terme pour les pays d'Amérique du Sud (Alliance pour le progrès). Ce surcroît d'aide financière apporté à l'Amérique du Sud ne manquera pas d'être accompagné de démarches auprès de la C.E.E., en faveur des produits tropicaux en provenance de ces pays qui craignent tout particulièrement la préférence communautaire accordée, pour les mêmes produits, aux pays africains associés.

## L'aide aux pays sous-développés

Les pays du Marché Commun ont répondu au questionnaire de l'O.C.D.E. sur l'aide apportée aux pays sous-développés.

Les réponses serviront de base aux discussions que le Groupe d'aide au développement (2) de l'O.C.D.E. engagera au printemps sur les moyens d'accroître l'aide aux pays sous-développés et sur son efficacité.

L'aide apportée en 1960 par les pays membres du Groupe s'élève à 8 milliards de \$, dont 4,9 en provenance du secteur public et 3,1 du secteur privé ; la France vient au deuxième rang après les Etats-Unis avec 1.287 millions de \$ contre 3.781.

(1) Le premier memorandum présenté par la Commission en la matière a eu pour conséquences les décisions suivantes du Conseil :

- insertion d'une clause communautaire dans les accords bilatéraux avec les pays tiers ;
- procédure de consultation préalable obligatoire entre les Etats-Membres en cas de négociations d'accords commerciaux avec les pays tiers ;
- uniformisation de la durée des accords commerciaux avec les pays tiers ;
- consultations périodiques des Conseillers commerciaux ;
- négociations tarifaires (notamment du G.A.T.T.) menées par la Commission au nom des Six pays.

(2) France, Belgique, Italie, Allemagne, Pays-Bas, commission de la C.E.E., Grande-Bretagne, Portugal, Etats-Unis, Canada, Japon.

# LA C.E.E. ET LA POLITIQUE COMMERCIALE FRANÇAISE

par Léon de ROSEN  
Membre du Conseil Economique et Social

*Dans un copieux rapport sur la politique des échanges extérieurs (de la France), M. de Rosen, étudiant les facteurs déterminants du commerce international, montre le rôle important qu'occupe à cet égard le Marché Commun. Ce sont ces pages que nous reproduisons ci-après, suivies de celles sur la Grande-Bretagne, déjà étudiée quant aux conséquences que présente son entrée dans le Marché Commun.*

## I. — LE MARCHÉ COMMUN

1. — Le Marché Commun revêt pour notre politique commerciale une double importance (1).

(1) Cette importance est soulignée par les tableaux et leurs commentaires publiés en tête du rapport.

PART DES DIFFÉRENTES ZONES GÉOGRAPHIQUES DANS L'ENSEMBLE DE NOTRE COMMERCE AVEC L'ÉTRANGER (or industriel exclu)

	% (Importations + exportations)			
	1958	1959	1960	9 premiers mois 1961
Communauté Economique Européenne .....	32	37,6	40,2	43
Association Européenne de Libre Echange .....	17	16,1	16	16,7
Pays de l'Est européen ..	5	4,4	4,3	4,1
Reste de l'Europe .....		3,8	4,1	4,4
Amérique du Nord (USA + Canada) .....	13	13,2	13,3	12,3
Reste de l'Amérique ....	6	6	5,6	5,2
Pays pétroliers du Moyen-Orient .....	8	7,5	4,9	4,3
Reste de l'Asie .....	7	5,2	5,3	4,6
Afrique .....	4	3,4	3,6	3,1
Océanie .....	3	2,8	2,7	2,3
	100	100	100	100

Nos échanges avec les autres pays de la C.E.E. représentent une proportion élevée, et croissante, de nos échanges extérieurs. Nos exportations vers

— Part de l'Europe dans notre commerce avec l'étranger (totalisation des quatre premières rubriques du tableau précédent) :

1958 .....	59 %
1959 .....	61,9 %
1960 .....	64,6 %
9 mois 1961 .....	68,2 %

— Les importations en provenance de la Communauté Economique Européenne sont passés de 6.725 millions de NF. en 1959 à 9.123 millions de NF. en 1960, soit un accroissement de 35 %. Cet accroissement est bien supérieur à celui constaté sur l'ensemble de nos pays fournisseurs qui n'est que de 25 % environ.

Les importations se répartissent comme suit :

Allemagne Fédérale .....	3.648	4.887	+ 33 %
Italie .....	877	1.247	+ 42 %
Pays-Bas .....	871	1.152	+ 31 %
U.E.B.L. ....	1.329	1.837	+ 38 %

— Nos exportations se sont développées dans des proportions comparables.

Allemagne Fédérale .....	3.631	4.655	+ 28 %
Italie .....	1.320	1.979	+ 50 %
Pays-Bas .....	712	914	+ 28 %
U.E.B.L. ....	1.855	2.531	+ 36 %
Ensemble .....	7.158	10.079	+ 34 %

Ensemble des pays étrangers : + 25 %.

LE DÉVELOPPEMENT DES ÉCHANGES AVEC LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE (en millions de NF. constants)

C.E.E.	Moyenne 55/57	1959	% pour 59 sur 55/57	1960	% pour 60 sur 55/57	% pour les 9 premiers mois 61 sur les 9 premiers mois 60
IMP	5.584	6.725	+ 20 %	9.123	+ 63 %	+ 13,6 %
EXP	5.896	7.522	+ 28 %	10.080	+ 71 %	+ 21 %



ces pays ont atteint, au cours du premier semestre 1961, 46,4 % de nos exportations totales hors zone franc. C'est d'ailleurs là un pourcentage qui n'a rien d'excessif, si on le compare à celui de nos partenaires, pour lesquels il est de 31,9 % (Allemagne fédérale), 31,3 % (Italie), 46,5 % (Pays-Bas) et 54 % (U.E.B.L.).

Par sa place dans le commerce mondial — la C.E.E. est le premier importateur net et le deuxième exportateur net du monde (1) —, par son dynamisme, par les perspectives d'union politique qu'il présente, le Marché Commun est un pôle d'attraction pour les pays tiers. Plus il groupera d'Etats, plus il favorisera le développement du commerce mondial, dont il tend de plus en plus à devenir l'élément directeur. Le Marché Commun, du fait des accords d'adhésion, d'association ou de contenu strictement commercial, exercera une influence très importante sur les courants d'échanges mondiaux au cours des prochaines années.

2. — Nos échanges avec les autres pays du Marché Commun ayant considérablement augmenté depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1959 (date de sa mise en vigueur), le problème se pose de savoir si cette évolution va continuer.

3. — Notons d'abord que cette évolution n'a pas un caractère accidentel, mais régulier et équilibré : ce sont à la fois nos importations et nos exportations qui ont augmenté, celles-ci dans une proportion un peu plus forte (elles ont doublé depuis 1958). Elle s'insère dans le développement général de nos échanges extérieurs, bien que ce développement soit beaucoup moins marqué en ce qui concerne les pays tiers ; c'est-à-dire que la part relative de nos échanges avec les pays de la C.E.E. augmenté. On constate cependant depuis quelques mois un net ralentissement du taux de développement, qui affecte d'ailleurs beaucoup moins nos échanges C.E.E. qu'extra C.E.E. On peut donc penser qu'après le redressement de notre commerce extérieur, en 1959-1960, nous en sommes arrivés à une vitesse de croisière.

4. — Le développement de nos échanges avec les pays du Marché Commun est également équilibré en ce sens qu'il concerne chacun de nos partenaires, et aussi bien les importations que les exportations, notre balance commerciale C.E.E. étant au total excédentaire. C'est ainsi que, de

1959 à 1960, nos importations et nos exportations ont augmenté respectivement de 38 et 36 %, pour l'U.E.B.L. ; de 32 et 28 %, pour les Pays-Bas ; de 34 et 27 %, pour l'Allemagne Fédérale, et de 42 à 49 %, pour l'Italie.

TAUX D'ACCROISSEMENT (OU DE DIMINUTION)  
DE NOS ÉCHANGES EXTÉRIEURS

	Importations	Exportations
<i>Avec les pays C.E.E.</i>		
1959/58	+ 11	+ 34
1960/59	+ 35,7	+ 34
1 <sup>er</sup> sem. 1960/1 <sup>er</sup> sem. 1959	+ 47,9	+ 45,6
1 <sup>er</sup> sem. 1961/1 <sup>er</sup> sem. 1960	+ 14,2	+ 21,7
<i>Avec les pays tiers</i>		
1959/58	— 14,7	+ 0,02
1960/59	+ 18,9	+ 18
1 <sup>er</sup> sem. 1960/1 <sup>er</sup> sem. 1959	+ 20,5	+ 29,8
1 <sup>er</sup> sem. 1961/1 <sup>er</sup> sem. 1960	+ 4,1	— 4,4
<i>Avec l'ensemble du monde</i>		
1959/58	— 9,5	+ 9,5
1960/59	+ 25	+ 25
1 <sup>er</sup> sem. 1960/1 <sup>er</sup> sem. 1959	+ 27,5	+ 33,9
1 <sup>er</sup> sem. 1961/1 <sup>er</sup> sem. 1960	+ 7,3	+ 3

5. — Enfin, nos échanges intra-C.E.E. se sont développés pour toutes les catégories de produits, à l'exception des produits énergétiques. L'augmentation est plus marquée, toutefois, pour les demi-produits, les biens d'équipement et les produits manufacturés que pour les matières premières et les produits alimentaires et agricoles.

6. — Bref, cet équilibre quantitatif et qualitatif dans le développement de nos échanges avec nos partenaires du Marché Commun donne à penser que cette évolution doit se poursuivre. Et ceci d'autant plus que les facteurs qui expliquent l'intensification des courants commerciaux vont continuer de jouer.

7. — Il s'agit, en premier lieu, du désarmement tarifaire. Les droits de douane entre les Six n'ont encore été réduits que de 20 ou 25 % pour les produits agricoles et de 30 % pour les produits industriels (pour ces derniers, la réduction a été portée par la France à 40 %). A noter que le bénéfice de cet abaissement n'a pas encore été très sensible pour nos exportations vers l'Allemagne, puisque ce pays avait déjà procédé en 1957 à une « baisse conjoncturelle » de 25 % pour la majorité des produits industriels. Nos partenaires effec-

(1) en 1960, en milliards de \$

	C.E.E.	Etats-Unis
Exportations nettes	19,49	19,5
Importations nettes	19,4	14

tueront une réduction de 10 % le 1<sup>er</sup> janvier prochain (1). Si une nouvelle accélération est décidée d'ici là, la réduction globale sera portée à 50 %, pour les produits industriels, et dans ces conditions, le deuxième rapprochement vers le tarif extérieur commun se produirait le 1<sup>er</sup> juillet 1963, date à laquelle la réduction globale entre les Six atteindrait 60 % : ce rapprochement signifie sans doute une diminution des droits de douane français vis-à-vis des pays tiers — diminution qui devrait être limitée puisque nous en sommes arrivés au tarif extérieur commun pour la majorité des produits — mais surtout un relèvement des droits de l'Allemagne et du Benelux à l'égard des pays tiers, et par conséquent un avantage pour les exportateurs français. Tout ceci sous réserve des modifications susceptibles d'être apportées au tarif commun. Ajoutons enfin que les restrictions quantitatives pour les produits industriels — dont la suppression a joué un rôle capital dans le développement des échanges — doivent être complètement supprimées le 31 décembre prochain (2). Pour les produits agricoles, le développement des échanges est subordonné à la mise en place de la politique agricole commune.

8. — L'intensification de la concurrence devrait conduire les entreprises françaises à poursuivre, voire à accroître, leurs efforts, sur le plan de la production et de la commercialisation, c'est-à-dire de la modernisation, de la rationalisation, de la spécialisation, de la prospection des marchés étrangers, de l'établissement de réseaux commerciaux, etc... Il faut noter à ce sujet l'importance des accords réalisés avec des entreprises françaises, ou des investissements effectués en France, par des entreprises d'autres pays du Marché Commun, notamment de l'Allemagne. Cette « interpénétration économique » est particulièrement nette dans les secteurs de la construction mécanique, de la construction électrique, de l'automobile et de l'aviation. Tout ce mouvement industriel devrait favoriser le développement de nos échanges intra-C.E.E., et en assurer la régularité. Il implique par surcroît, si l'on veut éviter les méfaits d'un développement anarchique de ces secteurs, une coordination des investissements à l'échelon communautaire, débouchant à plus ou moins longue échéance sur une planification européenne.

9. — Entre les Six pays de la Communauté, la suppression des barrières douanières et des contin-

gements n'aurait pas toutefois les effets attendus visés par le Traité si producteurs et commerçants avaient la latitude d'y substituer d'autres restrictions aux échanges par la voie d'accords et d'actions concertées entre les entreprises.

10. — Le Traité de Rome, dans ses articles 85 et 86, a condamné les pratiques qui, sous forme d'ententes ou d'abus de positions dominantes, sont de nature à affecter le commerce entre les Etats membres et à porter atteinte au jeu de la concurrence.

Par l'interdiction prononcée à l'égard des actions qui seraient nuisibles à la libre circulation des produits au sein de la Communauté, le Traité entend ainsi garantir aux consommateurs les avantages qui découlent du progrès économique dans le développement intensifié des échanges commerciaux.

11. — Le respect de ces règles de concurrence apparaît ainsi comme une condition essentielle de la réalisation du Marché Commun, qu'il s'agisse d'ententes ou d'abus de positions dominantes.

12. — Sans aborder les problèmes que soulèvent l'interprétation et l'application de ces règles, ni évoquer les débats qui se sont institués tant au Comité Economique et Social qu'à l'Assemblée Economique Européenne, notamment sur des questions de procédure qui dépassent l'objet du présent rapport, il importe de mentionner le rôle de la Commission Technique des ententes dans la législation française, en soulignant le parallélisme qui existe entre les dispositions du décret du 24 juin 1958 et les articles du Traité de Rome mentionnés ci-dessus.

13. — A ce propos il faut souligner, à côté des inconvénients des « ententes mauvaises », le rôle utile que peuvent jouer par contre les accords de rationalisation, de spécialisation et, plus généralement, de toutes ententes tendant à réaliser l'abaissement des prix des produits et l'amélioration de leur qualité. Ces « ententes techniques », loin d'affaiblir la concurrence, peuvent lui donner une nouvelle impulsion et en élargir le champ. Par là, elles doivent être considérées comme favorables au développement du commerce communautaire et dans la mesure où elles seraient visées par les articles 85 et 86 sont susceptibles d'une reconnaissance officielle d'ailleurs prévue par les législations nationales déjà en vigueur dans le Marché Commun, ainsi que par le Traité de Rome.

14. — Il serait naturellement souhaitable que les règles introduites par le Traité de Rome en

(1) Sous-entendu 1962,

(2) Sous-entendu 1961,

matière de concurrence dans la Communauté Economique Européenne s'étendent à l'ensemble des rapports internationaux. Si des tentatives en ce sens ont été faites dans le passé (notamment avec la Charte de la Havane), il faut constater que les situations, les positions et les évolutions respectives des divers pays constituent des obstacles qui n'ont pu être levés malgré les efforts prodigués (notamment par le G.A.T.T.). On ne doit pas oublier, à moins de provoquer de graves désordres dans les échanges et la production même, que cette extension est subordonnée non seulement à un rapprochement des législations mais aussi à une harmonisation des politiques commerciales.

15. — Il est enfin un autre facteur qui intervient dans nos relations commerciales avec nos partenaires du Marché Commun, c'est leur situation économique. Jusqu'à ces derniers mois, les perspectives étaient nettement plus favorables en Allemagne, en Italie et aux Pays-Bas qu'en Belgique. En Allemagne, le plein emploi permanent entraîne un relèvement des salaires qui se répercute sur les prix, mais l'augmentation des prix y a été, cependant, moins forte qu'en France. Nous bénéficions en Allemagne d'une demande excédentaire, qui pousse les entreprises allemandes à investir, mais on peut craindre qu'arrive le moment où, ayant satisfait la demande interne, ces entreprises chercheront à accroître leurs ventes à l'étranger et notamment sur le marché français (1).

16. — Si l'Allemagne reste notre premier client et notre premier fournisseur, il ne faut pas sous-estimer l'importance du marché italien, ni du « miracle italien » : il suffit de rappeler que, depuis dix ans, l'Italie a doublé sa production industrielle.

17. — Nos échanges avec nos partenaires devaient donc continuer à se développer régulièrement, à condition que des facteurs extérieurs au Marché Commun ne viennent pas bouleverser la situation. D'autres pays européens ont demandé ou envisagent d'adhérer ou de s'associer à la C.E.E. Le Marché Commun, nous l'avons vu, a déjà fait ses preuves en matière de démobilisation

douanière et contingentaire : le problème consiste donc à l'étendre ou, tout au moins, à poursuivre la politique qu'il a pratiquée, jusqu'ici, sans le mettre en danger. Trois conditions sont nécessaires à sa sauvegarde.

18. — Il convient d'abord d'accélérer sa réalisation. Cette accélération ne pourra que favoriser les efforts des entreprises et le développement des échanges, en un mot renforcer la puissance économique des Six. En même temps, elle convaincra les pays tiers européens que les Six sont décidés à aller de l'avant, avec ou sans eux. On se souvient du retentissement qu'avait eu déjà la décision d'accélération du 12 mai 1960. Mais la nouvelle décision qui doit être prise d'ici la fin de cette année devra respecter l'équilibre fondamental inscrit dans le Traité de Rome entre la réalisation de l'union douanière et celle de l'union économique. C'est, en fait, surtout pour ces derniers produits et pour l'application du principe de l'égalité des salaires masculins et féminins que la France devra obtenir satisfaction de la part de ses partenaires. Il est en ce sens regrettable que des raisons conjoncturelles aient conduit le gouvernement à réduire de 10 %, par anticipation, les droits de douane sur les produits industriels : il a perdu là un instrument de négociation.

19. — Il importe que les pays de la Communauté européenne prennent, avant l'adhésion de nouveaux membres, certaines décisions majeures. Il s'agit notamment de la mise en place de la politique agricole commune (prélèvements, organisation des marchés), de l'adoption d'une nouvelle convention d'association avec les Etats d'outre-mer, de l'approbation des programmes généraux en matière de droit d'établissement et services, de mesures dans le domaine de la politique commerciale (définition des buts à atteindre et des étapes nécessaires, accord au sujet des importations des pays à bas salaires), éventuellement d'une réduction de la deuxième étape. De cette manière, les Six préviendraient les difficultés ultérieures qui affaibliraient l'application du Traité de Rome et rendraient plus aléatoire la réalisation de l'intégration économique.

20. — Enfin, l'adhésion de nouveaux membres ne devrait pas entraîner de modifications au Traité lui-même (en dehors des dispositions relatives au calcul de la majorité, à la répartition des charges financières, etc...), ni comporter pour eux de régime particulier, que ce soit pour l'agriculture ou, dans le cas de la Grande-Bretagne,

(1) Au cours du 1<sup>er</sup> semestre de 1961, les investissements nets allemands à l'étranger se sont élevés à 468 millions de DM. contre 332 millions pour le premier semestre de 1960. Le total des investissements nets allemands pour dix années (du 30 juin 1951 au 30 juin 1961) s'est élevé à 3.399 millions de DM., dont 1.740 pour le Continent Américain (Brésil : 598 ; Etats-Unis : 449 ; Canada : 306 ; Argentine : 139 ; etc) et 1.250 millions pour l'Europe de l'Ouest (Suisse : 408 ; France : 176 ; Italie : 115 ; Autriche : 103 ; etc.).

pour les relations avec le Commonwealth. Les nouveaux adhérents devraient accepter en même temps toutes les mesures prises par les Six depuis l'entrée en vigueur du Marché Commun, en particulier le tarif extérieur. Par contre, des protocoles annexes aux accords d'adhésion ou d'association pourraient prévoir des exceptions d'application dans le temps, ou pour certains produits.

21. — Ceci dit, le Marché Commun doit rester une communauté ouverte. Les Six ont déjà témoigné de leur libéralisme dans leur politique tarifaire et contingentaire vis-à-vis des pays tiers. A l'ouverture des négociations dites Dillon qui se déroulent actuellement au G.A.T.T., ils ont offert aux autres Parties Contractantes une réduction linéaire de 20 % de leur tarif commun, sous réserve de la réciprocité. Ils semblent prêts à admettre, de la part de certains pays tiers, une contrepartie relative. Rappelons cependant que le niveau du tarif commun est modéré : il est légèrement inférieur, en moyenne, au tarif américain, et nettement inférieur au tarif britannique. Dans ces conditions, les Six sont en droit de ne donner un caractère définitif à la baisse provisoire de 20 % de leur tarif commun que dans les cas où ils obtiendraient une réciprocité complète.

22. — Ainsi le Marché Commun incite les entreprises publiques et privées à affronter la concurrence. Le problème consiste maintenant à intensifier nos courants d'échanges avec nos partenaires, sans considérer la Communauté européenne comme un « plus grand marché intérieur ». Il faut donc en même temps pratiquer une politique libérale vis-à-vis de pays tiers, voire élargir l'aire du Marché Commun, sans menacer son existence et ses perspectives de développement. Les prochains mois vont être à cet égard décisifs. Le succès de la négociation avec la Grande-Bretagne devrait renforcer la C.E.E. ; son échec devrait ne pas la mettre en danger.

## II. — LA GRANDE-BRETAGNE ET LE MARCHÉ COMMUN

1. — L'entrée de la Grande-Bretagne, — vraisemblablement suivie de celles du Danemark et de la Norvège, — dans le Marché Commun aurait pour effet principal la concentration d'une partie majoritaire du commerce mondial dans un ensemble libre de droits de douane et de restrictions quantitatives.

2. — Directement par l'admission de la Grande-

Bretagne, du Danemark et de la Norvège, — indirectement — par l'association au Marché Commun des autres membres de l'A.E.L.E., des pays de la zone franc et de certains membres du Commonwealth, les 9 pays membres de la Communauté Economique Européenne constitueraient l'élément directeur du commerce mondial.

### EXPORTATIONS GLOBALES (EN MILLIONS DE \$)

	1959	%	1960	%
Monde (non compris Pays de l'Est et Chine) .....	100.700	100	112.500	100
dont :				
Communauté Economique Européenne ..	25.227	25	29.728	26
Royaume-Uni ..	9.691	9,6	10.297	9
Danemark ....	1.374	1,36	1.463	1,3
Norvège .....	809	0,8	879	0,8
Les 6+3 pays..	37.101	37	42.367	37,5
C.E.E.				
+ A.E.L.E. ..	42.240	42	48.256	43

### IMPORTATIONS GLOBALES (EN MILLIONS DE \$)

	1959	%	1960	%
Monde (non compris bloc soviétique) ...	104.500	100	117.700	100
dont :				
Communauté Economique Européenne ..	24.300	23	29.573	25,1
Royaume-Uni ..	11.172	10,6	12.758	10,3
Danemark ....	1.600	1,5	1.794	1,5
Norvège .....	1.300	1,2	1.460	1,2
Les 6+3 pays..	38.372	36,7	45.585	38
C.E.E.				
+ A.E.L.E. ..	44.328	42	52.654	44,7

3. — L'influence des autres groupes mondiaux serait, de ce fait, profondément modifiée et garderait toute l'importance que peut avoir en certaines circonstances un client même marginal.

4. — Ainsi agrandie, la Communauté Economique Européenne aurait des pouvoirs plus grands, mais aussi de plus grandes responsabilités dans l'organisation technique du commerce mondial, et plus spécialement dans le domaine des échanges agricoles de la politique vis-à-vis des pays en

voie de développement. Elle deviendrait, en effet et de très loin, *le premier acheteur des produits agricoles du monde* (et même l'acheteur unique dans certains cas) et *le premier acheteur des matières premières du monde* ; notamment des produits tropicaux sur lesquels se fondent les revenus actuel de la plupart des pays sous-développés.

IMPORTATIONS DE PRODUITS ALIMENTAIRES  
ET BOISSONS EN 1959 (EN MILLIONS DE \$)

	1959	%
Monde (non compris bloc soviétique) .....	21.260	100
dont :		
Communauté Economique Européenne .....	5.095	24
Royaume-Uni .....	4.262	20
Danemark .....	268	1,26
Norvège .....	143	0,67
Les 6 + 3 pays .....	9.768	46
C.E.E. + A.E.L.E. ...	10.673	50

5. — Il faut insister sur le fait que les liens qui existent entre la Grande-Bretagne et les autres membres du Commonwealth, bien que d'une nature différente de ceux qui lient la France aux autres pays de la zone franc, constituent, au moins en ce qui concerne les pays insuffisamment développés du Commonwealth, une obligation qui devra être prise en considération par la Communauté Economique Européenne selon des modalités à déterminer et qui ne seront pas nécessairement les mêmes pour tous ces pays. Et il faut affirmer dans ce sens la vocation certaine d'une Communauté ainsi élargie, et ses responsabilités particulières, à l'égard de l'Afrique par le biais de la Convention d'Association, et de l'Asie par le biais du Pacte de Colombo.

6. — Ainsi l'adhésion de la Grande-Bretagne à la Communauté Economique Européenne modifierait les rapports qui caractérisent les échanges mondiaux : on passerait de l'important au déterminant.

7. — En ne considérant dans le Traité de Rome que l'objectif commercial d'intensification des échanges, la France a sans doute un intérêt certain à la création de cet ensemble élargi qui aura comme premier effet, à l'exemple de ce qui a déjà été vérifié au cours des deux premières années d'existence du Marché Commun, l'activation et l'intensification des échanges intra-communau-

taires (avec tous les avantages induits qui en résultent, notamment en matière de recherche technique, de spécialisation et de normalisation).

8. — De plus, les problèmes de stabilisation et de soutien des cours des produits de base, et d'organisation des marchés vont se poser dans un cadre élargi qui devrait en faciliter la solution. Il devrait, en outre, être possible de réaliser une meilleure coordination de l'effort financier d'aide au développement. L'adhésion de la Grande-Bretagne et l'association éventuelle de pays placés dans son orbite jettera une lumière accrue sur la nécessité de ces *éléments régulateurs* de l'économie mondiale et apportera une force accrue à leur réalisation.

9. — Il convient d'apprécier ce ferment de développement et de régulation du commerce international.

10. — A côté de ces avantages certains, l'adhésion de la Grande-Bretagne à la Communauté Economique Européenne présenterait certains inconvénients.

11. — On peut tout d'abord penser qu'elle intervient trop tôt et qu'il eut mieux valu attendre les deux ou trois ans nécessaires à une maturation plus satisfaisante de la Communauté des Six, notamment de l'harmonisation des conditions économiques et sociales, de la politique agricole commune et du renforcement de la coordination des politiques des Etats membres. A tout le moins peut-on affirmer que les négociations qui vont s'engager entre la Communauté et la Grande-Bretagne ne devraient en rien ralentir, mais au contraire accélérer l'aboutissement de ces objectifs du Traité.

12. — Il est néanmoins certain que toute nouvelle extension de la communauté rendra plus difficile la formation de décisions communautaires, notamment dans le cas de l'adhésion de la Grande-Bretagne, qui, dans de nombreux domaines, a des positions qui lui sont propres. L'unité actuelle du Marché Commun risque d'en être quelque peu rompue, avec des champs de force nouveaux qui pourraient entraîner, faute de cohésion suffisante des Six, une orientation différente du Traité, sinon une profonde mutation, voire même une désintégration du « noyau » européen. La Communauté Economique Européenne se transformerait alors en une vaste zone de libre échange, — et le Traité de Rome en un Traité de Commerce faisant double emploi avec le G.A.T.T., — ainsi serait perdu de vue l'objectif initial de ses promoteurs : la réalisation d'une Europe tendant

toujours plus et mieux à l'unité économique et sociale, sinon politique.

13. — A cet égard, il faut tenir compte du caractère même du Traité de Rome qui contient, en matière d'échanges intra-communautaires et autres, un ensemble de dispositions précises et contraignantes, mais qui, en matière de politiques communes, se limite à indiquer des objectifs laissant aux instituteurs le soin de les préciser. En ce sens, le Traité de Rome reste à écrire et il va falloir l'écrire avec la Grande-Bretagne.

14. — Dans cette élaboration, certains problèmes intéressent la France d'une manière *déterminante*, et notamment celui de la politique agricole commune dont la solution conditionnera l'avenir du Marché Commun. Ce problème existe déjà : l'entrée de la Grande-Bretagne le rendra encore plus difficile, puisque cette dernière a encore, sur le plan agricole, des obligations à l'égard du Commonwealth, notamment à l'égard de ses anciens dominions blancs et que les préférences « impériales » qui en résultent sont en contradiction avec les préférences communautaires. Sur ce point, les intérêts français et britanniques sont, au départ, fondamentalement divergents ; l'affrontement des thèses en présence permettra, il faut l'espérer, à la Grande-Bretagne, de montrer la mesure de sa *volonté* de coopération européenne.

15. — L'élaboration, rendue plus difficile dans une Communauté étendue notamment à la Grande-Bretagne, d'une politique agricole commune risque de donner définitivement le pas, dans l'exécution du Traité de Rome, aux seules tendances libre-échangistes, la nécessité d'une *politique d'orientation économique générale* étant alors perdue de vue.

16. — Sans doute ce danger est-il déjà sous-jacent dans le Traité de Rome ; mais on pouvait espérer que dans le groupement des six membres actuels, la France aurait exercé, dans le sens d'une construction économique européenne, une influence qui se trouvera forcément beaucoup plus diffuse dans une Communauté élargie. Il faut souhaiter que cette extension n'entraîne pas un affaiblissement de la politique d'intégration économique et que soit soutenue la volonté d'harmoniser non seulement les conditions de concurrence mais aussi les politiques économiques dans son ensemble.

17. — Car le risque est bien là : que dans la négociation qui s'engage à propos de l'intégration

de la Grande-Bretagne et de l'association de ses « féales », on fasse une balance des actifs et des passifs, et que l'on y voie une opération plus commerciale qu'économique.

18. — C'est pourquoi aux procédures toujours précaires des arrangements commerciaux, il faut préférer *l'institutionnel, les lois fondamentales* qui organiseront une politique intra-communautaire de promotion économique et sociale et une politique « extérieure » de développement, notamment en ce qui concerne la production de matières premières et les industries de base.

19. — On peut imaginer que dans le cadre de ces institutions à mettre sur pied, le problème crucial de la production agricole puisse être résolu en différenciant la question des prix de celle des surplus agricoles. Le problème des prix peut être réglé par relèvement des prix mondiaux agricoles, l'abandon des systèmes artificiels de subvention et la régulation de la concurrence (pour certains produits, le prix de la Communauté élargie sera directeur). Quant au problème des surplus, il peut être réglé internationalement par l'orientation de la demande et l'exutoire du prêt ou du don. Il faut tendre, en somme, vers un marché mondial avec des prix *stables* (couvrant au minimum les coûts de production des pays exportateurs) et une organisation internationale des surplus dont l'objectif serait la vente à crédit, le prêt ou le don.

20. — Sous cet éclairage, il paraît évident que certaines garanties devront être accordées au Commonwealth et que le statut d'Association qui a repris l'organisation de la zone franc devra être concilié avec l'organisation de la zone sterling qui donne des garanties d'un type différent.

21. — En prenant au début du mois d'août 1961, la décision de demander l'ouverture de négociations pour adhérer à la Communauté Européenne sur la base de l'art. 237 du Traité de Rome, la Grande-Bretagne a reconnu qu'elle ne pouvait rester isolée du puissant bloc économique que constitue le Marché Commun. Bien que le commerce avec les Six ne représente que 14 % du commerce extérieur total de la Grande-Bretagne, bien que les exportations n'aient pas souffert du début de réalisation du Marché Commun, les britanniques ont reconnu, qu'à plus long terme, ce qu'ils appelaient la « division économique » de l'Europe leur était préjudiciable. Ils n'ont pu manquer de constater qu'en restant à l'écart de la Communauté, l'économie britannique risquait de connaître un taux de progression très modeste,

bien inférieur à celui que l'économie des Six a enregistré depuis la création du Marché Commun (1).

22. — La Grande-Bretagne n'entend pas pour autant être coupée du reste de l'Europe. C'est uniquement parce qu'elle a subi un échec en 1958 au sujet de l'établissement d'une zone de libre échange en Europe, parce qu'elle a rapidement reconnu que la création de l'A.E.L.E. ne suffisait pas à modifier les rapports de force entre la C.E.E. et les autres pays européens, qu'elle s'est convertie à l'idée d'entrer dans l'union douanière des Six, en espérant que les autres pays européens suivraient son exemple.

23. — La Grande-Bretagne pose cependant des conditions à son entrée à la Communauté Economique Européenne, tout en acceptant les principes et les objectifs. Elle demande que les Six tiennent compte des intérêts de son agriculture, de ceux des pays du Commonwealth et de ceux des pays de l'Association Européenne de Libre Echange. Le problème est de sauvegarder les principes et les objectifs du Traité de Rome, tout en accordant à la Grande-Bretagne des exceptions qui, en tout état de cause ne devraient être que limitées et temporaires.

24. — Car le problème propre de l'agriculture britannique est sans doute plus facile à résoudre qu'on ne le pense généralement. Les prix de revient des produits agricoles de la Grande-Bretagne semblent assez proches de ceux de la Communauté Economique Européenne. Les subventions accordées par le Gouvernement britannique aux agriculteurs (« deficiency payments ») n'ayant pour but que de combler la différence entre le prix de revient et le prix du marché — sensiblement plus bas à cause des importations — ces subventions pourraient être supprimées sans inconvénients majeurs pour les producteurs britanniques qui se trouveraient placés dans des conditions de concurrence voisines de celles des producteurs du continent.

25. — Quant aux problèmes des pays de l'A.E.L.E., leur solution réside dans l'adhésion au Marché Commun, ou dans l'association pour

les pays que leur neutralité empêche d'adhérer. Rien ne prouve que les Six soient prêts à accepter l'association de la Suède, de la Suisse et de l'Autriche, mais il s'agit là d'un problème plus politique qu'économique.

26. — En revanche, les relations entre le Commonwealth et la Grande-Bretagne constituent l'obstacle principal à une adhésion de ce pays à la Communauté. Il n'y a pas, en fait, un problème du Commonwealth, mais des problèmes différents selon les produits et les pays.

27. — L'application complète du Traité de Rome — tarif extérieur commun, politique agricole, politique commerciale — devrait entraîner une modification profonde des rapports commerciaux entre la Grande-Bretagne et les pays du Commonwealth, modifications auxquelles ces derniers sont hostiles.

28. — Pour les matières premières industrielles, l'application du tarif douanier commun par la Grande-Bretagne entraînerait la perception de droits sur l'aluminium, le zinc, le plomb et leurs alliages, la pâte à papier, produits qui sont importés principalement du Canada et d'Australie. Des exceptions à l'application du tarif commun, sous forme de contingents tarifaires, sont sans doute possibles. Encore faut-il noter que d'après l'art. 25 du Traité, ces contingents tarifaires ne sont accordés que s'il y a insuffisance de production à l'intérieur de la Communauté, ou si le changement des sources d'approvisionnement se révèle dommageable pour les industries intéressées.

29. — Pour les semi-produits et les produits manufacturés, l'adhésion britannique au Marché Commun ne peut manquer d'avoir des répercussions considérables sur les exportations des pays industrialisés du Commonwealth, spécialement sur celles du Canada. Non seulement ces produits perdront le bénéfice des préférences tarifaires qui leur sont accordées par la Grande-Bretagne mais le tarif commun leur sera appliqué. Pour être moins élevé que le tarif britannique actuel, le tarif commun ne constitue pas moins une barrière protectrice assez élevée. Les pays du Commonwealth redoutent de perdre leur partie du marché britannique au bénéfice des industries européennes.

30. — Les craintes exprimées par les pays à bas salaires du Commonwealth, tels que Hong-Kong, l'Inde, le Pakistan, ne sont pas moins vives. Ce n'est pas l'application du tarif douanier commun que ces pays redoutent, car les droits de douane ne constituent jamais un obstacle aux importations de produits à bas prix de revient, mais l'établis-

(1) L'attraction du marché commun sur la Grande-Bretagne ressort de l'évolution des exportations britanniques. Au premier semestre 1961, par rapport au premier semestre 1960, la Grande-Bretagne a augmenté de 13 % ses envois aux pays de la C.E.E., plus fortement donc que vers ses partenaires de la petite zone de libre échange où les progrès enregistrés n'étaient que de 10 %, cependant que restaient à peu près stables ses exportations vers les pays de la zone sterling.

Les partenaires de la Grande-Bretagne au sein de l'A.E.L.E. ne lui achètent que 11,5 % de ses ventes (10,5 % en 1960).

sement d'une politique commerciale commune qui obligerait la Grande-Bretagne à limiter ses importations. Certes, la Grande-Bretagne applique déjà des restrictions quantitatives en certains cas, notamment pour les textiles en provenance de Hong-Kong. Elle n'en suit pas moins une politique plus libérale que les pays du Marché Commun, et ses industries nationales en subissent les conséquences. Les industries européennes ne peuvent accepter que la Grande-Bretagne « exporte ses difficultés » sur le continent et exigeront certainement qu'une politique commerciale à l'égard des pays à bas salaires soit définie et appliquée en commun.

31. — Parmi les produits agricoles, il faut distinguer d'abord ceux qui proviennent des pays tempérés du Commonwealth, céréales, viandes et produits laitiers. Les ventes du Canada, de l'Australie, et de la Nouvelle-Zélande à la Grande-Bretagne constituent une part importante du revenu de ces pays. L'application d'une politique agricole commune et, en particulier, la mise en place d'un système de prélèvements destinés à rétablir l'équilibre de prix entre produits importés et produits européens, se traduirait, sans qu'il y ait prohibition des importations en provenance du Commonwealth, par une préférence donnée aux produits européens sur le marché britannique.

32. — Les pays du Commonwealth craignent ainsi de perdre leur principal débouché et estiment que la politique agricole commune, en donnant la préférence aux produits de la Communauté Economique Européenne stimulera la production de cette dernière.

33. — Il reste enfin le problème des produits tropicaux qui bénéficient d'une préférence sur le marché britannique, alors que les produits des pays associés à la C.E.E. doivent également bénéficier d'une préférence sur le marché européen. La réunion de ces deux zones préférentielles, ou la suppression réciproque des préférences, est souhaitée par les pays du Commonwealth mais elle peut créer des difficultés sérieuses aux pays africains de la zone franc dont les coûts de production sont plus élevés que ceux de la zone sterling.

34. — Selon leur nature et leur importance, les exceptions qui pourraient être apportées aux règles du Traité de Rome, pour satisfaire aux exigences des pays du Commonwealth, peuvent modifier sensiblement la physionomie du Marché Commun et avoir des répercussions sur le développement du commerce extérieur français.

35. — Les exportations de produits agricoles français vers la Grande-Bretagne, spécialement des

céréales, du beurre et des produits laitiers, ne se développeront que si les principes de la politique commune sont appliqués par le Royaume-Uni.

36. — Pour les produits industriels, l'ouverture du marché britannique aux produits français ne compensera les effets de la concurrence anglaise sur le marché français que dans la mesure où les importations en provenance des pays à bas salaires seront limitées raisonnablement. A défaut, les industries britanniques, mises en mesure de pratiquer des péréquations de prix entre produits nationaux et produits importés, se trouveraient placées dans une situation trop favorable.

37. — L'égalité des chances entre industries britanniques et françaises ne sera d'ailleurs complète que si les préférences douanières, dont les premières bénéficient sur les marchés du Commonwealth, sont supprimées. L'existence d'un large marché privilégié donne en effet à l'industrie britannique, par l'allongement des séries et l'obtention de prix rémunérateurs, un avantage important sur ses concurrents européens.

38. — *En résumé*, même si la Grande-Bretagne devait adhérer sans restriction, les données du Marché Commun subiraient une sensible mutation et couvriraient une réalité potentielle différente.

— Cette adhésion serait bénéfique dans la mesure où elle contribuerait fortement à l'organisation du commerce international en vue de son développement *sans à-coup* et ferait disparaître les raisons de ces à-coups, notamment en matière de production agricole et de pays sous-développés.

— L'entrée de la Grande-Bretagne pose à l'Europe des Six un problème technique : prendre rapidement les décisions propres à réaliser une intégrations économique. Le plus grand nombre possible des questions pendantes relatives à l'organisation européenne, et notamment la réalisation de la politique agricole commune, devraient être réglées *avant* l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché Commun.

— La France doit se préoccuper de trouver dans la Communauté élargie les satisfactions qu'elle attend du Marché Commun, notamment en matière de politique agricole commune, et un *cadre politique et juridique* qui favorise un développement harmonieux de l'économie.

— En bref, il est souhaitable que la Grande-Bretagne, si elle accepte toutes les conditions du Traité de Rome, entre dans le Marché Commun car alors, et alors seulement, l'Europe sera, dans le monde, *déterminante* en potentiel économique et d'échange.



# LES ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS DANS LE MARCHÉ COMMUN

*Le « Comité permanent pour l'étude des problèmes de l'Industrie de la Construction (Bâtiment et Travaux publics) dans la Communauté Économique Européenne » qui groupe l'ensemble des groupements professionnels des travaux publics des six pays de la C.E.E. (1) a publié un document, soigneusement élaboré, pour montrer que les travaux de construction, pris dans leur ensemble, ont un caractère nettement différent des autres activités industrielles et, de ce fait, doivent être l'objet d'un régime spécial qui n'est pas défini dans le document. Celui-ci est intéressant néanmoins car il montre les problèmes posés par la confrontation d'une même activité dans les pays de la Communauté.*

## INTRODUCTION

L'EXPRESSION « ENTREPRISE DE CONSTRUCTION » désigne toute entreprise exécutant, pour un prix initialement déterminé et contractuel, un objet immobilier (Bâtiment ou Génie civil), pour le compte d'un client privé ou public.

L'expression « INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION » désigne l'ensemble des activités relevant des entreprises de construction.

L'expression « MARCHÉ PRIVÉ » désigne le contrat passé entre une entreprise de construction et un client privé.

L'expression « MARCHÉ PUBLIC » désigne le con-

trat passé entre une entreprise de construction et un client représentant la puissance publique.

Les représentants des Six pays qui signèrent à Rome le Traité instituant le Marché Commun, étaient contraints, par l'importance et l'étendue de leur entreprise, à prendre des dispositions de caractère général dans lesquelles les rédacteurs ne pouvaient tout prévoir. Des lacunes étaient inévitables, que seule l'application effective du Traité pouvait révéler.

Toutefois, malgré la généralité de ses dispositions, le Traité a constaté le caractère spécifique de certaines activités. Il a consacré notamment des règles particulières à l'agriculture et aux transports. Mais le Traité n'a pas identifié toutes les activités dont les particularités justifiaient éventuellement un régime spécial. Il a dû se borner à prévoir les moyens de créer un tel régime lorsque la nécessité en serait démontrée.

C'est ainsi qu'une industrie particulièrement importante n'a fait l'objet d'aucune règle particulière du Traité : l'industrie de la Construction. Nous nous proposons donc d'examiner les caractères propres de cette industrie.

(1) Pour l'Allemagne : le *Zentralverband des Deutschen Baugewerbes E. V.* ; le *Hauptverband des deutschen Bauindustrie E. V.* Pour la Belgique : la *Confédération Nationale de la Construction*. Pour la France : la *Fédération Nationale des Travaux publics* et la *Fédération Nationale du Bâtiment*. Pour le Grand Duché de Luxembourg : le *Groupement des Entrepreneurs de Bâtiment et de Travaux Publics*. Pour l'Italie : l'*Associazione Nazionale costruttori Edili*. Pour les Pays Bas : la *Stichting Raad van Bestuur Bouwbedrijf*.

Le Président du Comité Permanent est M. Henri Courbot, président de la Fédération Nationale des Travaux Publics (France). Le vice-président, Dott. Ing. Sante Astaldi, vicepresidente Associazione Nazionale Costruttori Edili (Italia).

### LES CARACTERES PARTICULIERS DE L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION

En premier lieu, cette industrie présente des caractéristiques qui, sur de nombreux points, s'opposent à celles des activités industrielles courantes en vue desquelles le Traité de Rome a été rédigé.

En second lieu, le Traité de Rome, dans sa volonté de supprimer les frontières et les discriminations, est adapté aux transactions dans lesquelles les clients sont des particuliers. Mais, on peut se demander s'il est totalement adapté aux opérations dans lesquelles le client est une collectivité publique ou semi-publique.

C'est pourquoi il est indispensable de souligner les caractères particuliers de l'industrie de la construction tant dans le domaine technique, qu'économique et juridique.

#### A. — LES PARTICULARITÉS TECHNIQUES DE L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION.

C'est d'abord par ses caractères techniques que l'on peut opposer l'industrie de la Construction aux autres activités industrielles.

La définition technique de la Construction, activité en chantier, s'oppose point par point à la définition des industries en atelier. L'entreprise de construction a pour tâche de construire sur le chantier un ouvrage unique et fixe, réalisé à l'air libre dans un site naturel, au moyen d'un outillage mobile. L'industrie en atelier fabrique au contraire une série d'objets mobiles, au moyen d'un outillage fixe installé dans un local abrité.

La technique particulière de la construction a pour conséquence de susciter aux entreprises des problèmes spécifiques.

##### 1° *L'unicité de l'ouvrage.*

Une première série de difficultés propres résulte du caractère de l'ouvrage construit. Un chantier concerne la construction d'un ouvrage unique, non suivi de série, réalisé dans des conditions particulières constituant une combinaison elle-même unique non renouvelable.

La construction d'un ouvrage unique et fixe, non suivie de série, limite donc la possibilité pour l'entreprise d'obtenir le rendement maximum de ses moyens techniques.

Bien que la préfabrication soit pratiquée pour certaines parties d'un ouvrage, les méthodes de rationalisation et d'organisation scientifique du travail qui sont en usage dans d'autres industries, ne sont pas intégralement transposables à la construction. Ainsi l'obligation, qui s'impose dans la

plupart des cas, d'amortir les frais d'installation des machines sur un seul ouvrage peut justifier économiquement la renonciation à l'emploi de celles-ci, et leur remplacement par l'exécution manuelle de certaines opérations. D'autre part, chaque chantier étant différent des autres, l'utilisation des moyens, et notamment du personnel, ne sera réalisée dans les conditions les meilleures qu'après un certain délai, parfois bien proche du délai d'exécution lui-même. Le rodage des équipes est d'ailleurs souvent ralenti par le renouvellement fréquent du personnel.

##### 2° *Les aléas naturels.*

A ces premiers inconvénients s'ajoutent les difficultés suscitées par les conditions naturelles dans lesquelles le travail est accompli : à l'extérieur, dans un site naturel. Ces conditions influent profondément sur l'exécution des travaux.

La mise en place d'un chantier dans un site naturel se présente chaque fois dans des conditions nouvelles. Le sol de fondations peut réserver à l'entrepreneur des surprises désagréables et parfois coûteuses. Ce dernier reste exposé à des réactions souvent imprévisibles de la nature : éboulements, variation de la consistance du sol, modification des plans de clivage, instabilité de niveau des nappes d'eau, etc...

La réalisation des travaux à l'air libre les soumet à l'action des intempéries dont elle risque de souffrir. Les intempéries peuvent être prévues, mais dans une certaine mesure seulement. Elles peuvent provoquer l'arrêt des travaux et, dans tous les cas, diminuent le rendement du chantier.

Les conditions naturelles accompagnant la réalisation des travaux imposent ainsi aux entrepreneurs des aléas naturels qui ne peuvent être prévus que très partiellement.

##### 3° *Les aléas humains.*

Enfin, des difficultés particulières proviennent de la mobilité de l'installation. Les chantiers sont en effet des installations temporaires d'outillage mobile. La conséquence essentielle de ce caractère, est d'ajouter à l'aléa naturel un aléa humain. Le nomadisme des chantiers entraîne en effet l'instabilité de la main-d'œuvre, qui est un des traits caractéristiques de l'industrie de la construction. Certes, des cadres sont attachés de manière permanente à l'entreprise, et encore subissent-ils dans leur vie familiale les conséquences du déplace-

ment et de l'éloignement des chantiers. Mais la main-d'œuvre d'exécution recrutée localement n'est, au mieux, engagée que pour la durée des travaux. De plus, cette main-d'œuvre peut quitter l'entreprise pendant la réalisation d'un chantier pour s'embaucher sur d'autres chantiers ou même d'autres industries. Ce roulement de la main-d'œuvre peut provoquer, au cours d'un même chantier, plusieurs fois le renouvellement de l'effectif.

Telles sont les particularités techniques de l'industrie de la construction : l'entreprise doit, pour chaque marché, réaliser un seul ouvrage, dans des conditions naturelles chaque fois différentes, au moyen d'un outillage utilisé d'une manière propre à chaque chantier, et servi par une main-d'œuvre souvent renouvelée. On peut dire qu'une entreprise de construction pour chacun de ses marchés, réalise dans la plupart des cas un prototype qui n'est suivi d'aucune série. Des conditions techniques aussi particulières marquent profondément les caractères économiques de l'industrie de la construction.

#### B. — LES PARTICULARITÉS ÉCONOMIQUES DE L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION.

Lorsqu'on examine les données économiques de l'industrie de la construction, on ne peut manquer d'être frappé par un trait extrêmement original : l'entreprise de construction ne vend pas sa production pour un prix de vente fixé en fonction du prix de revient. Elle vend d'abord un ouvrage qui reste à construire pour un prix de revient qui ne peut être estimé au préalable avec une précision suffisante.

Cette particularité serait seule qu'elle devrait déjà être notée. Mais il faut y ajouter que l'industrie de la construction est peut-être celle où les prix de revient sont les plus incertains. Non seulement ils sont extrêmement variables d'une entreprise à l'autre, mais encore, dans une même entreprise, d'un chantier à l'autre. Cette incertitude explique en partie les grands écarts de prix constatés dans les adjudications.

La variabilité des prix de revient est due, d'une part aux conditions propres à chaque entreprise, d'autre part, aux conditions aléatoires qui caractérisent les rapports de l'industrie de la construction avec ses co-contractants, et enfin aux charges, dont certaines sont essentiellement variables, qui grèvent ces prix de revient.

##### 1° *L'aléa commercial.*

Cet aléa résulte de l'incertitude des commandes sur lesquelles peut compter l'entreprise. Une en-

treprise, qui normalement mène de front plusieurs chantiers, ne peut obtenir le meilleur rendement de ses moyens en personnel, en matériel, en trésorerie, que par l'« imbrication » de ses chantiers. Mais cette organisation des chantiers est liée à la conclusion et au contenu des marchés. Or, la conclusion des marchés présente un caractère évident d'incertitude à court terme. A long terme, la prévision est souvent difficile. Cela est particulièrement sensible pour les marchés contractés avec l'Administration, les travaux étant financés sur fonds budgétaires d'investissement et de subventions. L'importance des crédits est soumise continuellement à l'aléa budgétaire résultant des fluctuations économiques et politiques qui affectent le budget national.

D'autre part, la conclusion même des marchés est incertaine, et les entreprises doivent soumissionner à de nombreux appels à la concurrence pour obtenir un nombre de marchés limité.

Enfin, dans un marché de travaux, le produit à livrer et les conditions du contrat de fourniture ne sont souvent que très imparfaitement définis lors de la passation du contrat. Les précisions correspondantes n'interviennent qu'en cours de travaux.

Dans ces conditions, il est impossible de lier l'organisation et l'imbrication des chantiers à une prévision suffisamment précise du nombre et du contenu des marchés que l'entreprise pourra conclure. Pour cette raison, « l'étude de marché » telle qu'on l'entend dans d'autres industries et qui a pour but de permettre l'adaptation des entreprises à l'évolution des futurs débouchés, est impossible pour l'industrie de la construction.

L'aléa commercial correspondant exerce nécessairement une influence défavorable sur les prix de revient.

##### 2° *L'aléa économique.*

L'aléa commercial n'est pas la seule cause d'incertitude des prix de revient de l'industrie de la construction. Les aléas naturels et humains, liés aux caractères techniques de l'industrie, obligent à tenir compte dans les prix de revient, d'une part d'incertitude correspondant aux risques qui peuvent être considérables.

Enfin, nous avons précédemment défini l'activité de l'industrie de la construction comme celle d'une industrie qui réalise des prototypes. Or, il est bien connu que le prix de revient d'un prototype est généralement élevé : les frais préalables (d'études, par exemple) qui peuvent être consi-

dérables, les frais d'installation de l'outillage, doivent être amortis sur un seul ouvrage ; l'adaptation du matériel et de la main-d'œuvre à la réalisation d'un ouvrage unique, ne permet pas d'en obtenir immédiatement le meilleur rendement, etc...

Il est donc normal que les prix de revient de l'industrie de la construction soient à la fois élevés et incertains : grevés de servitudes diverses, subissant des aléas commerciaux, humains, naturels, ces prix varient d'une entreprise à l'autre, d'un chantier à l'autre.

On ne peut donc juger de la productivité d'une entreprise de construction d'après le prix de soumission à une adjudication. La qualité d'une entreprise ne peut s'apprécier que d'après ses références générales.

#### C. — LES PARTICULARITÉS JURIDIQUES DE L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION.

Elles sont différentes selon les divers pays de la Communauté Economique Européenne.

Elles peuvent se résumer de la façon suivante :

1° En Allemagne, les marchés privés et les marchés publics relèvent d'une juridiction unique. Les litiges nés à l'occasion de leur exécution sont de la compétence des tribunaux civils, sauf dans le cas où des clauses contractuelles prévoient le recours à un tribunal arbitral.

2° En Belgique, les marchés publics et les marchés privés relèvent également d'une juridiction unique. Les litiges nés à l'occasion de leur exécution sont de la compétence des tribunaux civils. Toutefois le contentieux de la passation des marchés relève depuis 1946 de la compétence du tribunal suprême administratif : le Conseil d'Etat. Il s'agit dans ce cas particulier d'un contentieux administratif et non judiciaire. Il a pour fin l'annulation des actes entachables d'excès ou de détournement de pouvoir. Il vise particulièrement les décisions irrégulières de contracter de gré à gré, ou de désignation d'un adjudicataire.

3° En France, le régime est très différent. Les marchés privés relèvent de la juridiction civile. Les litiges nés à l'occasion de leur exécution sont de la compétence des tribunaux civils. Les marchés publics relèvent d'une juridiction spéciale dite administrative, comportant des tribunaux spéciaux dits administratifs, et jugeant en vertu d'un droit spécial dit administratif, différent du droit commun, établi en fonction de la primauté de l'intérêt public sur l'intérêt privé, et imposant de ce fait des obligations particulières à l'entreprise

de construction, obligations qui s'étendent de la période préparatoire à la conclusion du marché, jusqu'à l'achèvement du règlement de ce marché.

4° En Italie, les marchés privés relèvent de la juridiction civile. Les litiges nés à l'occasion de leur exécution sont de la compétence des tribunaux civils. Les marchés publics traités avec le Ministère des Travaux publics et avec les Administrations qui lui sont rattachées relèvent de l'arbitrage. Les litiges nés à l'occasion de leur exécution sont de la compétence des arbitres. Les marchés publics traités avec les autres Administrations relèvent soit de la juridiction civile, soit de l'arbitrage, selon une décision généralement prise par le maître de l'ouvrage.

Le recours administratif au Conseil d'Etat est réservé aux litiges nés à l'occasion de la passation des marchés publics.

5° Aux Pays-Bas, les marchés privés et les marchés publics relèvent pour les litiges concernant l'exécution d'une juridiction unique d'arbitrage. Le tribunal arbitral est composé de représentants de l'Administration, de représentants professionnels, et de juristes. Pour les litiges relatifs à la passation des marchés, la juridiction civile est compétente.

#### D. — LES RAPPORTS ENTRE L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION ET SES CO-CONTRACTANTS.

Une étroite solidarité unit l'industrie de la construction et ses co-contractants.

L'activité de la profession dans son ensemble, et de chaque entreprise en particulier, dépend du volume total des commandes de ses co-contractants privés et publics et de la diligence apportée au règlement des travaux. En particulier pour les travaux exécutés pour les co-contractants publics, l'activité dépend des programmes établis, des crédits votés ; la réalisation des travaux est soumise aux décisions de l'Administration, et affectée par les moyens de financement, éventuellement accordés par l'Etat, ou sous sa garantie ou par des organismes publics.

Il y a donc, en matière de marchés publics notamment, une dépendance de fait des entreprises à l'égard de leurs co-contractants, laquelle trouve une contrepartie dans les besoins que l'Administration éprouve de s'appuyer sur la profession. Les rapports de l'une et de l'autre sont établis en fait sur la base d'une véritable coopération, que nécessitent la gestion, l'entretien, le développement, des moyens immobiliers des services publics : ports, aéroports, communications, exploita-

tion des sources d'énergie, logements, défense nationale, etc...

Le simple bon sens en déduit que si l'industrie de la construction participe à une « mission de service public », ce ne peut être en opposition avec l'Administration. Celle-ci ne peut ignorer que les difficultés rencontrées par l'entreprise retomberont sur le maître de l'ouvrage ; ce qui est onéreux pour l'entrepreneur grèvera finalement les finances publiques. Pour ces raisons, l'Administration doit pouvoir s'appuyer sur la profession, compter sur le sérieux des entreprises qui pour son compte, réalisent les ouvrages publics.

Les rapports entre l'Administration et la profession sont caractérisés par diverses dispositions, dont les plus importantes sont les suivantes :

1° La publicité des adjudications est une méthode très généralement appliquée dans le cas des adjudications ouvertes à toutes les entreprises. Elle est réalisée par le moyen de l'un ou l'autre des procédés d'affichage, de publication dans les journaux officiels, d'insertion dans les journaux professionnels, ou dans la presse. La publicité est réduite ou même inexistante pour les types d'adjudications qui ne font appel qu'à un nombre restreint de soumissionnaires.

2° La sélection des entreprises, soit en vue de l'appel des soumissionnaires, soit en vue de l'attribution des marchés, résulte :

a) De la connaissance des entreprises par les maîtres de l'œuvre éventuels.

Si dans certains pays de la Communauté Economique Européenne aucun système de sélection n'existe, dans d'autres pays par contre cette sélection est réalisée par le moyen de la qualification des entreprises, qualification qui est ainsi un aspect de la coopération de la profession et de l'Administration. Avec le concours de la profession, ou par ses soins, les entreprises reçoivent une qualification, établie en fonction de l'aptitude de l'entreprise à réaliser des travaux correspondant à une spécialité et à une importance déterminées.

En Belgique, l'agrément des entreprises est légalement sanctionnée par le Ministre des Travaux publics. Elle détermine les classes financières et les catégories de travaux pour lesquels les entreprises sont agréées. Les décisions sont préparées par une Commission mixte : Administration et professionnels de la Construction. L'agrément est exigé préalablement à l'attribution du marché.

En France, la qualification des entreprises est d'ordre professionnel, avec toutefois le concours de représentants des maîtres de l'œuvre publics et

privés. Elle caractérise les entreprises selon leurs capacités financières et techniques. La qualification n'est pas obligatoire, mais le plus souvent consultée par les maîtres de l'œuvre pour l'appréciation des références des entreprises. Elle est prise en considération volontiers par les tribunaux en cas de litige portant sur les responsabilités.

En Italie, il existait un registre national des entrepreneurs de Travaux publics, avec leur classification par spécialités et par catégories financières. L'inscription au registre dispensait l'entreprise de fournir les nombreux certificats et références normalement demandés. Diverses circonstances ont entravé le jeu normal de cette disposition. Mais on en prépare actuellement la reprise.

b) Le mode de consultation et d'attribution des travaux, comme il est indiqué au paragraphe suivant.

3° Le mode de consultation et d'attribution des travaux est l'élément le plus caractéristique des rapports entre l'Administration et la profession.

Il diffère d'un pays à l'autre de la Communauté.

En Allemagne, l'adjudication publique est ouverte à toutes les entreprises sans distinction. L'adjudication restreinte est réservée aux seules entreprises choisies par le maître de l'œuvre consultant. L'attribution est faite à l'entreprise dont l'offre paraît la plus acceptable, compte tenu de l'ensemble des considérations techniques et économiques. L'attribution, dans l'un comme dans l'autre cas, n'est pas automatiquement au prix de soumission le plus bas.

En Belgique, la règle générale est l'adjudication publique ouverte à tous, avec attribution à l'offre la plus basse, étant entendu que l'entreprise attributaire du marché est une entreprise agréée pour la technique et l'importance du marché.

En France, le régime est plus complexe. L'adjudication ouverte est utilisée pour les marchés simples et peu importants, avec obligation d'attribution au prix offert le plus bas, sous réserve qu'il reste inférieur à un maximum fixé secrètement par l'Administration. Des entreprises notoirement incapables peuvent toutefois être écartées, mais avant l'ouverture des soumissions. L'adjudication restreinte, utilisée pour des travaux plus complexes, est réservée aux seules entreprises dont la liste est fixée par le maître de l'œuvre, comporte attribution du marché au prix offert le plus bas, dans les mêmes conditions que ci-dessus. L'appel d'offre est très fréquemment employé. Il peut être ouvert à tous, ou restreint. L'Administration a le libre choix de l'adjudicataire.

En Italie, le principe est l'adjudication ouverte à tous. Mais l'Administration pratique normalement l'adjudication restreinte, en appelant seulement les entreprises qu'elle juge les plus qualifiées. L'appel d'offre y est parfois employé. Pour l'attribution, la règle générale est le choix de l'offre la plus basse, sauf cas évident d'erreur ou de crainte d'une exécution défectueuse. Toutefois, le prix offert doit rester en général compris entre une limite supérieure et une limite inférieure fixées secrètement par l'Administration. Enfin, cette dernière a parfois établi une règle spéciale dite « de la moyenne » pour le calcul du prix moyen idéal, l'adjudicataire étant celui dont l'offre s'en rapproche le plus.

Aux Pays-Bas, l'adjudication ouverte à tous est le système le plus fréquent, l'adjudication restreinte étant parfois employée pour des travaux complexes. Il n'y a pas obligation d'attribuer le marché à l'offre la plus basse, sauf dans le cas de l'adjudication restreinte, l'Administration pouvant faire intervenir dans les motifs de son choix les capacités techniques et financières du soumissionnaire.

4° La publicité des résultats donne lieu à quelques variantes selon les pays de la Communauté.

En Allemagne, les résultats des adjudications publiques et restreintes sont connus des seuls soumissionnaires présents à l'ouverture des soumissions. Dans les autres pays (Belgique, France, Italie, Pays-Bas) les résultats des adjudications publiques sont

connus des soumissionnaires lors de l'ouverture des soumissions, et sont publiés dans les journaux professionnels. En Belgique, il en est de même pour les résultats des autres formes d'adjudications (restreintes ou concours). En France, en Italie et aux Pays-Bas, les résultats des adjudications restreintes sont connus des soumissionnaires et peuvent donner lieu à publication. En France, les résultats des appels d'offres ne sont ni connus des soumissionnaires ni publiés.

Il apparaît d'après cet exposé schématique que, d'une manière très générale, les marchés publics de l'industrie de la construction ont un aspect très particulier. L'un des contractants est soit un Etat, soit une collectivité publique ou semi-publique soumise à la tutelle de l'état du fait de sa mission de service public. L'entrepreneur reste une personne de droit privé choisie par le maître de l'œuvre selon des critères nettement discrétionnaires pour la plupart des Etats de la Communauté.

#### E. — CONCLUSION.

Ainsi, considérée dans sa nature ou dans ses particularités techniques, économiques et juridiques, l'industrie de la construction apparaît, notamment pour les marchés publics qu'elle contracte, comme une activité à part. Associée à l'Administration dans la réalisation de missions de service public, elle est alors dépendante et solidaire de la puissance publique.

# L'APPLICATION DES RÈGLES DE CONCURRENCE DU TRAITÉ DE ROME AUX PAYS-BAS

par Michel WAELBROECK

Assistant à l'Université Libre de Bruxelles, Chercheur au Centre interuniversitaire  
de droit comparé

*L'auteur expose l'interprétation qui a été donnée aux Pays-Bas à l'application des règles de concurrence définies par les art. 85 et suivants du Traité de Rome.*

1. L'application des règles de concurrence contenues aux articles 85 et suivants du Traité de Rome suscite aux Pays-Bas des problèmes intéressants et controversés.

Ces problèmes se rapportent pour la plupart à la loi du 5 décembre 1957, portant exécution de l'article 88 du traité. C'est pourquoi nous commencerons par analyser cette disposition légale en la confrontant avec les articles pertinents du traité.

Nous exposerons ensuite les théories élaborées par la doctrine afin d'interpréter les articles 85 et suivants du traité et de déterminer dans quelle mesure la loi du 5 décembre 1957 leur est conforme.

Une troisième et dernière partie sera consacrée à l'examen de la jurisprudence.

## I. — LES ARTICLES 85 ET SUIVANTS DU TRAITÉ DE ROME ET LA LOI NÉERLANDAISE DU 5 DÉCEMBRE 1957.

2. On admet généralement que le Traité de Rome a institué un système de concurrence fondé sur l'*interdiction* des ententes. Contrairement à diverses législations nationales (1), qui ne répriment les pratiques restreignant la concurrence que dans la mesure où elles sont « abusives », c'est-à-dire contraires à l'intérêt général, l'article 85 *interdit* tous les « accords entre entreprises, décisions d'associations d'entreprises et pratiques concertées qui sont susceptibles d'affecter le commerce entre les Etats membres et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence à l'intérieur du Marché Commun »,

sans qu'il soit nécessaire de démontrer qu'elles ont un caractère nuisible pour l'économie.

En ce qui concerne les situations de monopole, le traité est moins sévère, puisque l'article 86 ne les condamne que lorsqu'elles font l'objet d'une *exploitation abusive* sur le Marché Commun ou dans une partie substantielle de celui-ci et que le commerce entre Etats est susceptible d'en être affecté.

L'article 87 donne compétence au Conseil, sur proposition de la Commission, et après consultation de l'Assemblée, pour arrêter « tous règlements ou directives utiles en vue de l'application des principes figurant aux articles 85 et 86 ».

L'article 88 précise en outre que :

« Jusqu'au moment de l'entrée en vigueur des dispositions prises en application de l'article 87, les autorités des Etats membres statuent sur l'admissibilité d'ententes et sur l'exploitation abusive d'une position dominante sur le Marché Commun, en conformité du droit de leur pays et des dispositions des articles 85 notamment paragraphe 3, et 86 ».

Enfin l'article 89 ajoute que, dès son entrée en fonctions, et par conséquent dès avant qu'aient été arrêtés les règlements et directives prévus à l'article 87, la Commission veille à l'application des principes fixés par les articles 85 et 86. Elle instruit, sur demande d'un Etat membre ou d'office, et en liaison avec les autorités compétentes des Etats membres qui lui prêtent assistance, les cas d'infraction présumée aux principes précités. Si elle constate qu'il y a eu infraction, elle propose les moyens propres à y mettre fin. S'il n'y est pas mis fin, la Commission peut constater l'infraction, publier sa décision et autoriser les Etats membres à prendre les mesures nécessaires pour remédier à la situation.

(1) Cf. notamment la loi belge du 27 mai 1960 sur la protection contre les abus de la puissance économique ; la loi néerlandaise sur la concurrence économique (Wet economische mededinging, ci-après : W.e.m.) du 28 juin 1956 ; la loi anglaise de 1956 sur les pratiques restrictives (Restrictive Practices Act 1956)...

Telle est, en ses grandes lignes, l'économie des dispositions du traité en matière de concurrence.

3. Afin de donner exécution à l'article 88, qui prévoit, comme on l'a vu, la compétence transitoire des autorités nationales pour appliquer les dispositions des articles 85 et 86, le Parlement néerlandais a voté, le 5 décembre 1957, une loi en deux articles, dont l'entrée en vigueur devait coïncider avec celle du traité et dont l'applicabilité devait subsister jusqu'à la mise en vigueur des règlements ou directives dont il est question à l'article 87. Aux termes de l'article premier de cette loi, toutes les ententes prévues par le traité sont admises (*toegelaten*) et les situations dominantes prévues par le même article sont censées ne pas être exercées abusivement, tant qu'aucune décision n'aura été prise contre ces ententes ou positions dominantes par les autorités compétentes, agissant en vertu de la loi néerlandaise sur la concurrence économique (*Wet economische mededinging* : W.e.m.).

La loi du 5 décembre 1957 demeure donc fidèle à la philosophie de l'abus, qui inspire également la loi sur la concurrence économique. En effet, en vertu de cette dernière, le Ministre des affaires économiques peut déclarer une entente, ou une catégorie d'ententes ayant les mêmes tendances, non obligatoires lorsqu'elles sont contraires à l'intérêt général (1) ; toutefois, tant qu'il n'a pas agi, l'entente demeure pleinement valable et obligatoire pour les parties en cause.

Alors que l'article 85 du traité interdit toutes les ententes dès l'instant où elles affectent le commerce entre Etats membres, la « loi d'exécution » néerlandaise les déclare licites aussi longtemps qu'elles n'ont pas fait l'objet d'une décision constatant leur caractère contraire à l'intérêt général. Sa générosité envers les ententes l'a fait appeler, non sans humour, par les auteurs néerlandais, « *Sinterklaaswetje* », ce qui signifie « petite loi de Saint-Nicolas » (2).

4. La « *Sinterklaaswetje* » est-elle conforme au traité ? La question est d'une importance brûlante aux Pays-Bas où, contrairement à ce qui se passe dans la plupart des autres pays du Marché Commun, l'article 66 de la loi fondamentale autorise le juge à écarter les lois non conformes aux traités internationaux, lorsque ceux-ci sont de nature à avoir immédiatement un effet obligatoire sur les particuliers.

En raison de cette situation, presque toutes les

discussions concernant l'interprétation des articles 85 et suivants du traité envisagent le problème sous l'angle de la comptabilité de ce dernier avec la loi du 5 décembre 1957. C'est également dans cette optique que nous ferons l'exposé des principales théories émises par les auteurs néerlandais quant à la signification précise des dispositions étudiées du traité de Rome.

## II. — PRINCIPALES THÉORIES CONCERNANT L'INTERPRÉTATION DES ARTICLES 85 ET 89 DU TRAITÉ DE ROME.

### A. — La théorie de « l'effet de principe ».

5. Au moment de la discussion de la loi du 5 décembre 1957 aux Chambres, le gouvernement néerlandais défendit la conception selon laquelle les articles 85 et 86 ne seraient que des directives générales, s'adressant aux Etats membres, auxquelles ceux-ci seraient tenus de conformer leur politique, mais qui seraient dénuées d'effet obligatoire pour les citoyens (1).

Dès lors, en déclarant que les ententes et les positions dominantes seraient autorisées, tant que l'autorité compétente (à savoir le Ministre des affaires économiques) n'aurait pas pris de mesure contre elles, la « *Sinterklaaswetje* » ne faisait que confirmer la situation découlant du Traité. Par ailleurs, il était entendu qu'à l'occasion de l'exercice de ses pouvoirs, le Ministre serait lié par les dispositions du Traité de Rome (2) : il aurait donc le devoir, et non seulement, comme auparavant, la faculté, de déclarer non obligatoires les ententes interdites par le Traité. La loi était donc en parfait accord avec le traité.

6. La théorie du gouvernement, selon laquelle les articles 85 et 86 n'ont qu'un effet de principe, a été approuvée par la majorité des auteurs néerlandais (3).

Différents arguments ont été avancés en sa faveur.

La plupart des auteurs insistent sur le fait que l'article 87 charge la Commission et le Conseil d'arrêter « tous règlements et directives utiles en vue de l'application des principes figurant aux articles 85 et 86 ». Il en résulterait que ces deux der-

(1) Cf. déclaration du Ministre Zijlstra, *Handelingen*, Eerste Kamer, Deel I, zitting 1957-1958, p. 93 et 110, citée par Bos, p. 41 et 42.

(2) Cf. *Memorie van Toelichting* du projet de la loi, ainsi que la déclaration du Ministre Zijlstra précitée, loc. cit., p. 92, mentionnée par BAARDMAN, p. 66.

(3) Entre autres : VERLOREN VAN THEMMAAT (à un moment où il n'était pas encore fonctionnaire à la C.E.E.) ; BLAISSE ; VAN GELDEREN.

(1) Article 10 et 19 W.e.m.

(2) La loi a été votée le 5 décembre 1957, jour de la fête de Saint-Nicolas.



nières dispositions auraient le caractère de normes de base, dont le traité lui-même n'envisagerait l'applicabilité qu'une fois complétées par les dispositions d'application prévues à l'article 87. Ces auteurs relèvent également le fait que les articles 87 et 89 eux-mêmes se réfèrent aux « principes figurant aux articles 85 et 86 », ce qui confirmerait, selon eux, le caractère non « self-executing » de ces dispositions.

Weebers soutient un point de vue plus radical (1). Cet auteur voit dans les mots « Sont incompatibles avec le Marché Commun et interdits... », qui introduisent les articles 85 et 86, la preuve que les auteurs du traité n'ont entendu prohiber les pratiques visées qu'à partir du moment où le Marché Commun serait intégralement réalisé, c'est-à-dire après l'écoulement de la période transitoire de douze à quinze ans prévue à l'article 8. Dès lors, même l'entrée en vigueur des règlements et directives pris par la Commission et le Conseil en application de l'article 87 n'aurait pas pour effet de rendre effective l'interdiction prononcée par les articles 85 et 86, ceux-ci ne pouvant donner leurs effets, d'après les termes mêmes du Traité, qu'une fois la période transitoire expirée.

#### B. — La théorie du « pouvoir des autorités ».

7. Un autre courant doctrinal, qui semble avoir la faveur des auteurs les plus récents (2), refuse de reléguer les articles 85 et 86 au rang de simples principes destinés à inspirer la politique gouvernementale, sans effet obligatoire immédiat.

Ces auteurs montrent que l'article 89, qui charge la Commission de veiller, dès son entrée en fonctions, à l'application des principes fixés par les articles 85 et 86 et la chargent d'instruire, même d'office, les cas d'infraction présumée et à proposer les moyens propres à y mettre fin, n'est guère conciliable avec la thèse exposée précédemment.

Ils font porter leur attention sur l'article 88, dont les termes ont été rappelés plus haut, et qui charge, à titre transitoire, les autorités nationales de statuer sur l'admissibilité des ententes et sur l'exploitation abusive de positions dominantes. Cet article, qui constitue selon eux la disposition-clé pour la période antérieure à l'entrée en vigueur des mesures communautaires annoncées à l'article 87, doit être considéré, à leur avis, comme imposant aux autorités administratives chargées de l'application, au sein de chaque Etat membre, de la législation anti-trust nationale, l'obligation de veiller également à

l'observation des articles 85 et 86 par les entreprises. Le traité ne conférerait ce pouvoir qu'à ces seules autorités ; les tribunaux judiciaires seraient dès lors incompétents pour connaître de la validité d'une entente ou de la licéité d'une exploitation de position de monopole, tant que l'autorité administrative n'aurait pas statué.

8. D'accord jusque-là, les deux auteurs qui appartiennent à cette tendance se séparent quant aux effets qu'ils estiment devoir rattacher à la décision administrative constatant l'interdiction de l'entente ou le caractère abusif de la position dominante.

Selon Bos, cette décision ne saurait être que *déclarative*, l'interdiction résultant déjà par elle-même du texte du traité. Dès lors, la « Sinterklaaswetje », qui déclare admissibles les ententes et non abusives les exploitations de positions dominantes, aussi longtemps que le Ministre des affaires économiques n'a pas pris de mesure à leur encontre, est contraire au Traité, puisqu'elle s'oppose au caractère nécessairement déclaratif de la décision constatant l'interdiction. Elle doit par conséquent être écartée par le juge en application de l'article 66 de la Constitution.

9. La position de Baardman est plus nuancée. Il reconnaît qu'à première vue le texte de l'article 85 paragraphe 2 (aux termes duquel les ententes interdites sont « nulles de plein droit ») semble imposer la solution selon laquelle la décision du Ministre serait purement déclarative. Néanmoins, il insiste sur le fait que l'article 88 exigerait une *décision* avant qu'une entente ou une position dominante puisse être considérée comme interdite. En outre, l'article 88 charge les autorités nationales de statuer *conformément au droit de leur pays* et aux dispositions de l'article 85, notamment paragraphe 3 et 86, lorsqu'elles prennent une décision relative à une entente ou une position dominante. Cette disposition, mise en relation avec l'article 87 litt. e), qui la précède immédiatement, et selon lequel une des tâches de la Commission et du Conseil, lors de l'élaboration des règlements que cet article leur demande d'arrêter, sera de « définir les rapports entre les législations nationales d'une part, et d'autre part les dispositions de la présente section ainsi que celles adoptées en application du présent article », conduit l'auteur à la conclusion qu'aussi longtemps que ces règlements n'ont pas été arrêtés, c'est aux législations nationales qu'il incombe de préciser, dans la plénitude de leur souveraineté, les rapports entre leurs dispositions et celles du traité, notamment la mesure dans laquelle

(1) De Naamloze Vennootschap, sept. 1957.

(2) Notamment Bos et BAARDMAN.

elles doivent se conformer aux règles posées par celui-ci.

Par conséquent, Baardman estime que les Etats Généraux néerlandais ont pu valablement décider, par la loi du 5 décembre 1957, que l'arrêté du Ministre des affaires économiques statuant sur une entente ou sur une exploitation de position dominante, aurait *effet constitutif*, et n'affecterait pas la validité passée de celles-ci. La Sinterklaaswetje serait donc conforme au traité.

C. — La théorie de « l'effet direct ».

10. La théorie selon laquelle les interdictions édictées par les articles 85 et 86 auraient un effet directement obligatoire pour les entreprises, et selon laquelle par conséquent la nullité de l'article 85 paragraphe 2 pourrait être invoquée devant les juridictions internes, ne compte pas, à notre connaissance, de défenseurs aux Pays-Bas (1). Elles ont été adoptées par l'Office fédéral des cartels (Bundeskartellamt) en Allemagne (2) et compte de nombreux partisans dans ce dernier pays (3).

III. — L'ATTITUDE DE LA JURISPRUDENCE DEVANT LE PROBLÈME DE L'APPLICABILITÉ DES ARTICLES 85 ET 86.

11. Les tribunaux néerlandais ont eu l'occasion, à maintes reprises, de se prononcer sur la question de l'applicabilité des articles 85 et 86 du traité de Rome à des accords invoqués devant eux. Remarquons à cette occasion que, jusqu'à l'arrêt du 30 juin 1961 (cf. infra, n° 16), ils ont toujours tranché eux-mêmes cette question d'interprétation, sans surseoir à statuer, conformément à la procédure envisagée à l'article 177 du traité, jusqu'à ce que la Cour de justice des Communautés se soit prononcée (4).

Cette attitude provient de ce que, dans toutes ces affaires, la procédure se mouvant en référé, et qu'il s'imposait par conséquent de donner une so-

lution rapide au litige. Une consultation de la Cour de justice à titre préjudiciel aurait entraîné des retards qu'il paraissait nécessaire d'éviter.

Les tribunaux ont parfois justifié leur refus de faire application de l'article 177 en déclarant que cette disposition *ne vise pas le référé* (1). En réalité, cette affirmation semble trop générale. L'article 177 n'exclut nullement de son champ d'application les procédures de référé ; toutefois, il fait obligation de surseoir à statuer aux seules « juridictions dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne », et laisse aux tribunaux inférieurs toute liberté de juger si la consultation préjudicielle de la juridiction communautaire paraît indiquée.

Il paraît donc plus correct d'affirmer que c'est en vertu de cette liberté d'appréciation, plutôt que par la nature même du référé, que les tribunaux inférieurs, qui seuls se sont prononcés jusqu'aujourd'hui sur le problème qui nous occupe, ont pu passer outre aux demandes soulevées devant eux de renvoyer l'affaire à la Cour de justice. Si à l'avenir une question d'interprétation du traité venait à être soulevée devant le Hoge Raad, juridiction suprême des Pays-Bas, à l'occasion d'une affaire de référé, celui-ci serait, à notre avis, tenu de saisir la Cour de justice.

12. Les premières décisions qui statuent sur le problème de l'applicabilité des articles 85 et 86 s'en tiennent à la théorie de « l'effet de principe » exposée ci-dessus (2). C'est ainsi que le Président du tribunal de Zutphen, siégeant en référé, refusa, le 11 juillet 1958, d'écarter l'application de la loi du 5 décembre 1957 et d'annuler une convention aux termes de laquelle une société néerlandaise s'engageait à l'égard d'une société belge à ne pas exporter sur le marché belge, en contrepartie de l'octroi par la société belge d'une importante assistance technique, industrielle et commerciale (3).

Le Président justifia sa décision en invoquant :

1° le fait que les ententes ne sont interdites par l'article 85 que dans la mesure où elles sont incompatibles avec un marché commun déjà réalisé (argument avancé par Weebers, cf. supra, n° 6) ;

2° le mot « principes » qui est employé aux articles 87 et 89 ;

3° le fait qu'il n'était pas concevable que le trai-

(1) Il est vrai que la thèse de Bos (ci-dessus, n° 8) aboutit à reconnaître l'applicabilité des règles du traité aux particuliers (voy. p. 32 de son rapport) ; cependant cet auteur confère aux seules autorités administratives, à l'exclusion des tribunaux, le pouvoir d'appliquer ces dispositions communautaires, et par là se rattache néanmoins à la théorie du « pouvoir des autorités ».

(2) Décision du 19 février 1959, *Wirtschaft und Wettbewerb*, 1959, p. 305, *Betriebs-Berater* 1959, p. 252.

(3) Voy. notamment Günther, *Die Regelung des Wettbewerbs im Vertrag zur Gründung der E.W.G.*, *Wirtsh. und Wettbew.*, 1957, 275.

(4) L'article 177 du traité déclare la Cour de justice des communautés compétente pour statuer à titre préjudiciel, entre autres, sur les questions concernant l'interprétation du traité, qui seraient soulevées à l'occasion d'un procès devant une juridiction d'un des Etats membres.

(1) Voy. notamment : C. A. Amsterdam, 3 mars 1960, *Sociaal Economisch Wetgeving*, Afd. Europa, 1<sup>re</sup> année, p. 80.

(2) Voy. n° 5 et 6 supra.

(3) *Nederlandse Jurisprudentie* (citée ci-après : N. J.) 1958, n° 426 ; cf. aussi « *Le Droit européen* », 1959, p. 270, avec la note de L. WILHELMETZ.

té ait voulu interdire toutes les ententes du jour au lendemain sans transition ;

4° l'absence de sanction à l'interdiction des articles 85 et 86, tant que n'auraient pas été arrêtés les règlements d'exécution prévus à l'article 87, ce qui donne à penser que les dispositions des articles 85 et 86 ne sont encore qu'une « *lex imperfecta* » ;

5° le renvoi opéré par l'article 88 aux dispositions de la législation nationale, et qui ne se concevrait pas, si le traité était immédiatement applicable.

Ce jugement a été confirmé par un arrêt de la Cour d'appel d'Arnhem du 28 juin 1961 (1). Cet arrêt insiste sur la nécessité d'envisager les articles 85 et 86 dans leurs rapports avec les dispositions suivantes du Traité. Il attache de l'importance surtout au fait que l'article 87 prévoit la nécessité de prendre des mesures d'exécution, ce qui donne à penser que les articles 85 et 86 ne seraient pas applicables en tant que tels. Il reprend également l'argumentation développée par Baardman, selon qui les autorités nationales seraient autorisées par l'article 88 à définir provisoirement les rapports entre la législation nationale et les dispositions du Traité, et en déduit que le législateur néerlandais avait donc compétence, en vertu de cette disposition, pour décider que les articles 85 et 86 ne feraient pas sentir leurs effets tant que le Ministre des affaires économiques, agissant en vertu de la loi sur la concurrence économique, n'aurait pas pris de décision condamnant une entente ou une position dominante déterminée.

13. Le 3 mars 1960, la Cour d'appel d'Amsterdam (2) rendait une décision dans le même sens dans une affaire où le demandeur, représentant exclusif pour les articles Grundig aux Pays-Bas, reprochait au défendeur d'avoir sciemment tiré profit de la violation par des commerçants allemands de clauses d'interdiction d'exportation qui leur avaient été imposées par Grundig, et d'être ainsi parvenu à vendre aux Pays-Bas à des prix sensiblement inférieurs aux prix pratiqués par le demandeur. La défense, fondée sur l'illicéité des clauses d'interdiction d'exportation au regard du traité de Rome, ne fut pas admise par la Cour, qui condamna le défendeur comme tiers complice.

Cet arrêt a été cassé par le Hoge Raad (3), pour des motifs déduits du droit interne néerlandais

(fausse application de la théorie de la tierce complicité). Ainsi, la juridiction suprême n'eut pas à se prononcer sur le problème que nous étudions. Néanmoins, l'avocat général Eijssen, dans ses conclusions avant l'arrêt, développa l'idée selon laquelle les articles 85 et 86 ne seraient pas obligatoirement, d'après leur nature et leur portée, directement applicables, mais que néanmoins les Etats pourraient, s'ils le désiraient, décider de les appliquer directement. Dans ce dernier cas, l'applicabilité directe découlerait de la législation interne, et non du traité. C'est ce qu'il appelait « applicabilité directe indirecte » (« indirecte rechtstreekse toepassing »), expression qui paraît quelque peu énigmatique. L'avocat général en conclut que la question, si les articles 85 et 86 sont directement applicables, relevant de la législation interne, ne concerne pas « l'interprétation du traité » au sens de l'article 177 de celui-ci ; dès lors, elle ne saurait faire l'objet du renvoi préjudiciel prévu par cet article, mais devrait nécessairement être tranchée par les juridictions internes, statuant dans la plénitude de leur souveraineté.

Cette théorie, qui aurait pour effet de restreindre considérablement la compétence préjudicielle de la Cour de justice et d'empêcher, dans un domaine important, l'action unificatrice de la juridiction communautaire, semble avoir influencé certaines des décisions qui suivirent (1). Elle a été vivement critiquée par Samkalden (2).

14. Signalons encore une ordonnance de référé du Président du tribunal de La Haye du 14 décembre 1960 (3), qui se situe dans le prolongement des décisions précédentes. Elle déclare que les articles 85 et 86 ne sont pas directement applicables aux citoyens, tant que les règlements et directives prévus à l'article 87 ne sont pas arrêtés.

Toutefois, ainsi que l'a judicieusement observé Samkalden (4), cette décision ne précise pas si l'inapplicabilité temporaire des articles 85 et 86 résulte de ce qu'ils sont de simples « principes », ou si le Président aboutit à ce résultat en se fondant sur la théorie du « pouvoir des autorités » proposée par Baardman (5).

15. Deux arrêts de la Cour d'appel de La Haye en date du 30 juin 1961 laissent prévoir une certaine évolution de la jurisprudence.

(1) Cf. *infra*, n° 15 à 17.

(2) Note sous l'arrêt précité.

(3) S.E.W., Afd. Europa, 2<sup>e</sup> année, p. 265, note I. Samkalden.

(4) Note sous l'ordonnance précitée.

(5) Cf. *supra*, n° 9.

(1) Sociaal Economisch Wetgeving (cité ci-après : S.E.W.), Afdeling Europa, 2<sup>e</sup> jaargang, p. 125.

(2) S.E.W., Afd. Europa, 1<sup>re</sup> année, p. 80.

(3) S.E.W., Afd. Europa, 1<sup>re</sup> année, p. 315, note I. Samkalden.

Les faits se présentaient de manière semblable à ceux de l'affaire tranchée par la Cour d'Amsterdam le 3 mars 1960.

Dans la première affaire (Linde's Eismaschinen A.G. et Heybroek Zélander N.V. c/ V.o.F. Kledingsverkoopbedrijf De Geus en Uitdenbogerd (1), la Cour réforma une ordonnance de référé du Président du tribunal de Rotterdam du 19 juillet 1960 (2) qui avait refusé d'appliquer les articles 85 et 86 aux clauses d'interdiction d'exportation imposées à des entreprises allemandes, et dont la nullité était invoquée devant lui, au motif que ces clauses étaient destinées à garantir l'exécution d'accords de prix imposés dont le domaine d'application ne dépassait pas l'Allemagne, et que par conséquent elles n'affectaient pas le commerce entre les Etats membres au sens de l'article 85, paragraphe premier et 86, paragraphe premier.

La Cour d'appel considère à juste titre que les clauses litigieuses tombent sous le champ d'application de l'article 85, paragraphe premier, et qu'elles affectent le commerce entre l'Allemagne et les autres pays du Marché Commun ; le fait qu'elles fassent partie d'un système de prix imposés verticaux est sans rapport à ce point de vue.

Etant acquis que ces clauses tombaient sous le coup de l'article 85, paragraphe premier, il restait à déterminer dans quelle mesure elles étaient affectées par la nullité de plein droit comminée par le paragraphe 2 de la même disposition. Autrement dit : cette nullité est-elle directement applicable ?

De l'avis de la Cour, ce dernier point doit être tranché conformément au droit allemand, applicable aux contrats qui contenaient les clauses d'interdiction d'exportation en cause. Or la question de l'applicabilité directe des articles 85 et 86 est controversée dans la doctrine allemande. Sans porter de jugement définitif, la Cour estime qu'il y a lieu de tenir compte de la possibilité que le juge saisi de l'action principale soit amené à déclarer les articles 85 et 86 directement applicables (3). Elle réforme par conséquent le jugement *a quo* et déboute Linde de la plupart des chefs de sa demande.

16. La deuxième affaire, jugée également le 30 juin 1961, est plus importante encore par les répercussions qu'elle ne manquera pas d'entraîner (affaire Bosch, G.m.b.H. et Willem van Rijn N.V.

c/ V.o.F. Kledingsverkoopbedrijf De Geus en Uitdenbogerd) (4).

Les faits étaient les mêmes que dans l'affaire précédente. Néanmoins, comme il ne s'agissait pas d'une procédure de référé, la Cour n'éprouva aucun scrupule à faire usage de la faculté prévue par l'article 177 du traité et à soumettre la question de l'applicabilité immédiate de l'article 85 paragraphe 2 à la décision préjudicielle de la Cour de justice des Communautés.

Ainsi, la juridiction communautaire aura enfin l'occasion de trancher la controverse qui oppose depuis des années, non seulement aux Pays-Bas mais aussi dans les autres pays du Marché Commun, partisans et adversaires de « l'effet direct » des articles 85 et 86 du traité.

Les deux arrêts du 30 juin 1961 semblent indiquer une certaine évolution de la jurisprudence néerlandaise. Certes, le fait que l'arrêt Bosch n'était pas rendu dans une affaire de référé explique que la Cour n'ait pas éprouvé d'appréhensions à consulter la Cour de justice sur le point contesté. Toutefois, il faut bien constater que la Cour d'appel n'était pas tenue de surseoir à statuer, n'étant pas une « juridiction dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne » (1) ; si elle l'a fait néanmoins, c'est qu'elle considérait la question comme plus que douteuse, malgré la réponse que lui avait donnée le législateur néerlandais en adoptant la « Sinterklaaswetje » (2).

Cette évolution s'explique vraisemblablement par le fait que les accords en cause étaient soumis au droit allemand, et que la question de l'applicabilité directe des articles 85 et 86, malgré certaines controverses doctrinales, est généralement résolue affirmativement par la jurisprudence de ce pays. Dans l'esprit de la Cour d'appel, le droit allemand, qui régit les clauses au point de vue des conflits de loi, doit également déterminer si les articles 85 et 86 leur sont immédiatement applicables (3).

Il semble donc, à première vue, que la Cour approuve la théorie de l'avocat général Eijssen (4), selon laquelle chaque Etat est libre de déclarer ces dispositions applicables ou non dans son ordre interne. En effet si, comme le pense la Cour, cette

(1) S.E.W. Afd. Europa, 2<sup>e</sup> année, p. 120.

(2) N. J., 1960, n° 605.

(3) Pour la procédure de référé aux Pays-Bas, et les particularités qu'elle présente, cf. : E. M. MEIJERS, Het kort-geding, 1947.

(4) S.E.W. Afd. Europa, 2<sup>e</sup> année, p. 115 ; cf. aussi Journal des Tribunaux, 1962, p. 60, et notre note.

(1) 177, alinéa 3 du traité.

(2) Cf. *supra*, n° 5.

(3) Sic, explicitement, l'arrêt Linde, et implicitement, l'arrêt Bosch. Une décision de la même cour, en date du 7 avril 1961 (N.J. 1961, n° 204) avait déjà reconnu pareille portée au droit allemand.

(4) Cf. *supra*, n° 13.

question est susceptible de recevoir des réponses différentes d'un système juridique à l'autre, de telle sorte qu'il convient de la résoudre conformément au droit allemand, alors même qu'elle se pose à une juridiction néerlandaise, ce ne peut être que parce qu'elle intéresse exclusivement l'ordre interne.

Si, au contraire, la question de l'applicabilité des articles 85 et 86 résultait du traité, la juridiction néerlandaise ne serait pas tenue d'avoir égard à l'interprétation donnée sur ce point par le juge allemand, puisqu'elle serait compétente, au même titre que lui, pour interpréter le traité (1), qui est la loi commune des six Etats membres (2).

Il est donc quelque peu surprenant de voir néanmoins la Cour de La Haye décider, dans l'affaire Bosch, que la question, si l'article 85, paragraphe 2 s'applique directement aux clauses d'interdiction d'exportation en cause, concerne « l'interprétation » du traité, et prendre, en conséquence, une décision de sursis à statuer.

Notons pour terminer que l'arrêt Bosch, par lequel la Cour d'appel de La Haye saisit la Cour de justice, a été frappé d'un pourvoi en cassation devant le Hoge Raad, sur lequel il n'a pas encore été statué à notre connaissance. Toutefois, l'existence de ce pourvoi pose un problème juridique intéressant touchant la saisine de la Cour de justice. Celle-ci doit-elle à son tour surseoir à statuer jusqu'à ce que le Hoge Raad se soit prononcé sur le pourvoi ? Ou, au contraire, peut-elle se considérer comme valablement saisie, quel que soit le sort ultérieur de la décision qui l'avait requise de statuer ?

La première solution paraît préférable. En effet, sur quelle base la Cour de justice asseoirait-elle sa compétence, au cas où l'arrêt par lequel elle a été saisie vient à être cassé par la juridiction

suprême néerlandaise ? Quel intérêt aura sa décision, dans l'hypothèse où, suite à l'arrêt de cassation, la juridiction de renvoi donne une solution au litige en se fondant sur le droit interne, sans faire intervenir les dispositions du traité ?

18. Il sera extrêmement intéressant de voir la position qu'adoptera la Cour de justice quant à ces différents problèmes. Même si le Hoge Raad rejette le pourvoi, la compétence de la Cour de justice pourra faire l'objet de discussions. La question posée par la Cour d'appel de La Haye est libellée comme suit : « Les interdictions d'exportation imposées par Bosch à ses acheteurs en Allemagne et acceptées contractuellement par ceux-ci sont-elles nulles de plein droit en vertu de l'article 85, paragraphe 2, en ce qui concerne le commerce avec les Pays-Bas ? ».

Si la Cour de justice considère, avec l'avocat général près le Hoge Raad, M. Eyssen, que les Etats sont libres, en vertu du traité, soit d'appliquer directement l'article 85, soit d'en confier l'exécution à des autorités administratives qui prendront des décisions n'ayant qu'un effet constitutif, en d'autres termes, si elle estime que la solution du problème concret qui lui est posé ne dépend pas du sens et de la portée du traité, mais de l'organisation interne de l'Etat où le problème est posé, elle devra se déclarer incompétente pour statuer : en effet, le pouvoir qui lui est conféré par l'article 177 du traité ne comprend pas l'interprétation des législations internes des Etats membres, mais se limite à l'interprétation du traité.

Si au contraire la Cour partage notre opinion selon laquelle la réponse à apporter résulte du traité lui-même, elle s'estimera valablement saisie, et tranchera le litige.

#### CONCLUSION

19. Nous constatons que l'application des dispositions du traité de Rome relatives à la concurrence a donné lieu aux Pays-Bas à diverses questions d'un intérêt théorique et pratique considérable. Il a paru intéressant d'en donner un exposé aussi complet que possible à l'intention des juristes français. En effet, il ne serait pas étonnant que les mêmes problèmes se posent d'ici peu dans ce pays, où ils n'ont pas eu l'occasion d'être soulevés jusqu'à présent. Dans ce cas, les juristes auront intérêt à connaître les solutions que ces questions ont reçu à l'étranger, afin d'en tirer des enseignements utiles pour le développement de leur propre droit.

(1) Dans la mesure où l'article 177 lui en laisse le pouvoir.

(2) Nous ne pouvons nous rallier à la conception selon laquelle la question de l'applicabilité des articles 85 et 86 devrait être résolue différemment en droit allemand et en droit néerlandais. En l'absence d'une législation complémentaire en Allemagne, décidant en termes exprès que les articles 85 et 86 s'appliquent directement, nous ne voyons pas comment ces dispositions pourraient, simultanément, être applicables dans ce pays et inapplicables aux Pays-Bas. Le fait que la jurisprudence allemande reconnaisse l'applicabilité directe de ces articles prouve simplement qu'elle leur donne un sens et une portée différents de ceux qui leur sont attribués par les tribunaux néerlandais ; il ne permet pas de conclure que le droit allemand a, une fois pour toutes, décidé de les rendre directement applicables qu'ils ne le seraient pas par leur nature.

# L'APPORT ÉVENTUEL DE LA SIDÉRURGIE BRITANNIQUE AU MARCHÉ COMMUN

*Nous extrayons de la revue « Actualités Industrielles Lorraines » les lignes suivantes :*

La presse et la radio parlent seulement en termes généraux de l'adhésion de « la Grande-Bretagne au Marché Commun ». Mais il est cependant bien évident que le ralliement de la Grande-Bretagne comporte aussi l'adhésion à la Communauté du Charbon et de l'Acier (1). C'est ce dernier aspect qui sera retenu ici, et pas même dans sa totalité. Nous allons examiner quel serait l'apport éventuel de la Grande-Bretagne à la Communauté de l'Acier ; autrement dit, examiner ce que représente aujourd'hui la sidérurgie britannique.

## LES LETTRES DE NOBLESSE DE LA SIDÉRURGIE BRITANNIQUE

On ne peut parler de la sidérurgie britannique sans rappeler qu'elle est en quelque sorte « la Mère de la Sidérurgie moderne ». Pendant deux siècles — de 1700 à 1900 approximativement — elle fut sans cesse à la tête du progrès technique ; c'est en Angleterre que la plupart des procédés qui sont toujours à la base de la technique sidérurgique moderne furent mis au point et développés sur une large échelle. D'une façon plus générale, la grande industrie moderne, fondée sur le charbon, la fonte et l'acier, a son berceau en Angleterre ; et de là, peu à peu, elle s'est étendue à l'Europe, puis au monde entier.

Il suffira de citer quelques noms : celui de Dudley, qui, dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, eut l'idée de distiller la houille pour en tirer du coke, et songea aussitôt à employer le nouveau combustible pour fondre le minerai de fer ; celui des Darby, les célèbres maîtres de forge de Birmingham, qui, partant de l'idée de Dudley, en l'espace de trois ou quatre générations mirent au point le haut four-

neau à coke ; celui de Wilkinson, qui perfectionna leur procédé et l'apporta en France, où Ignace de Wendel l'avait appelé pour en faire son conseiller technique ; celui de Cort qui, toujours à la même époque — c'est-à-dire vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle — inventa le four à réverbère et la méthode de puddlage qui allaient permettre de fabriquer de l'acier en grande quantité ; celui de Bessemer qui, vers 1855, inventa le convertisseur ; celui de Thomas qui, vingt ans plus tard, trouva le moyen de déphosphorer la fonte. (Magnifique cadeau que l'Anglais offrait sans le savoir aux Lorrains, mais que les Français, il est vrai, allaient rendre à son pays en lui donnant le procédé Martin !). Bref, pendant deux cents ans, le génie créateur des sidérurgistes britanniques ne se démentit point ; sur tout le continent européen, puis dans le nouveau monde, les ingénieurs anglais jouèrent le rôle d'initiateurs, d'instructeurs, de pionniers.

La supériorité technique des Britanniques était fondée sur des conditions naturelles exceptionnellement favorables. On sait que le sous-sol anglais fournit en abondance un excellent charbon sidérurgique. Il offrait aussi, en grande quantité, un minerai de fer excellent : le minerai du Cumberland par exemple, qui avait une teneur en fer de 45 à 50 % et était pratiquement exempt d'impuretés gênantes. (De tels gisements sont aujourd'hui épuisés). Comme les mines de charbon et de fer étaient très proches les unes des autres, la sidérurgie britannique fut fondée à la fois sur le charbon et sur le fer. Concours de circonstances vraiment extraordinaire. On peut rappeler par exemple que, dès le milieu du XVIII<sup>e</sup>, la sidérurgie de la Champagne ou de la Lorraine, jusqu'alors florissantes, se mettent désespérément en quête de combustible.

Tous ces faits expliquent suffisamment qu'à l'aube des statistiques valables, en 1870, la Grande-Bretagne figure en tête de la liste des pays sidérurgiques dont la liste est d'ailleurs très courte :

(1) Depuis que la présente étude a été écrite, la Grande-Bretagne a demandé son adhésion à la C.E.C.A.

Grande-Bretagne .....	3.667.000 tonnes
Etats-Unis .....	1.590.000 tonnes
France .....	1.200.000 tonnes
Allemagne .....	1.155.000 tonnes

(Il s'agit des tonnages de fer puddlé et d'acier brut)

Si on voulait aller plus loin, on verrait apparaître encore quelques-uns des pays européens, avec des tonnages très inférieurs, voire insignifiants.

### LA GRANDE-BRETAGNE... EN REcul

Dès le début du xx<sup>e</sup> siècle, les procédés sidérurgiques britanniques avaient fait le tour de la planète.

Aux environs de 1885, les Etats-Unis dépassent la Grande-Bretagne (acier + fer puddlé). Peu après 1900, les Allemands, à leur tour, surclassent les Anglais ; ceux-ci gardent longtemps la troisième place... L'Union Soviétique intervient tardivement, mais en 1935, elle dépasse la Grande-Bretagne. Enfin, tout récemment, un « outsider » remonte vigoureusement le peloton : c'est le Japon ; au cours de l'année 1961, il rejette l'Angleterre au cinquième rang. De sorte que la liste, pour l'année 1961, s'établit approximativement comme suit :

(en millions de tonnes d'acier brut)

Etats-Unis .....	88
Union Soviétique .....	71
Allemagne Occidentale .....	33,5
Japon .....	28,2
Grande-Bretagne .....	22,4
France .....	17,6

Certaines propagandes politiques tirent de gros effets de palmarès de ce genre qui, pourtant, ne tiennent compte ni de la superficie du territoire, ni de l'importance des populations, ni de l'orientation des économies. En fait, le recul de la Grande-Bretagne dans la liste des nations n'est pas le signe d'une décadence, d'une régression. Loin de là... Vers 1935, la sidérurgie anglaise produisait environ 10 millions de tonnes d'acier brut ; à partir de cette date, sa capacité de production a augmenté de façon assez régulière ; en particulier les années de guerre n'ont pas marqué en Grande-Bretagne, la chute brutale que connut à la même époque la sidérurgie française ; l'industrie britannique fut, au contraire, fort active à cette époque. Les travaux actuellement en cours donneront à la sidérurgie britannique une capacité de 28 millions de tonnes

d'acier brut à la fin de l'année 1962, et de 34 millions de tonnes en 1965 (voir graphique).

Le niveau technique est élevé ; dans une mesure croissante, la Grande-Bretagne utilise des minerais importés à teneur élevée ; l'agglomération est très développée : en 1960, sur 31 millions de tonnes de minerai utilisé, près de 17 millions de tonnes ont été agglomérées. Dans ces conditions, le rendement des hauts fourneaux est élevé. La production annuelle moyenne par haut fourneau à feu atteint 160.000 tonnes en Grande-Bretagne contre 117.000 tonnes en France (chiffres de 1960). On sait aussi la prépondérance du procédé Martin en Grande-Bretagne : l'acier Martin représente 85 % du tonnage total d'acier brut (en France 30 %, chiffres de 1960). L'emploi de l'oxygène fait de rapides progrès : on prévoit 3,8 millions de tonnes d'acier à l'oxygène pur pour 1965 et 0,7 million de tonnes d'acier Kaldor. Dans le domaine du laminage, un effort considérable a été accompli au cours des dernières années et se poursuit actuellement ; à tel point qu'il peut paraître, à première vue, que bientôt la capacité de laminage sera excédentaire ; mais il est plus que probable qu'on assistera à la réforme des installations vieillies.

Enfin, la sidérurgie britannique occupe 315.800 personnes ; ce total se décompose comme suit :

Ateliers sidéurg. et installations annexes	161.340
Personnel d'entretien .....	103.610
Cadres et employés .....	50.850

Pour résumer ces brèves indications, on peut donc retenir que la sidérurgie britannique dispose d'une capacité importante ; ses installations sont pour la plupart modernes ; sa productivité est élevée.

### L'APPROVISIONNEMENT EN MATIERES PREMIERES

L'approvisionnement de la sidérurgie anglaise en coke est facile. D'autre part, si la consommation de ferraille est élevée en Grande-Bretagne (517 kg en moyenne par tonne d'acier brut, au lieu de 376 kg en France), la collecte est abondante. Par contre, l'approvisionnement en minerai mérite examen.

Comme il a déjà été signalé plus haut, les minerais les plus riches et les plus purs qui, au départ furent un des atouts majeurs de la sidérurgie britannique, sont aujourd'hui épuisés. Au prix de difficultés croissantes, on tire encore 400.000

tonnes-année des mines du Cumberland et de Cleveland, dont la production avant la dernière guerre dépassait 3 millions de tonnes-année... Pratiquement, on est parvenu au stade de l'épuisement.

Par contre, la Grande-Bretagne dispose de réserves copieuses d'un minerai de fer de qualité certes inférieure, mais utilisable ; la teneur varie entre 20 et 30 %, avec une proportion relativement forte de phosphore. Sur la carte, ces gisements se situent, en gros, le long d'une ligne tracée entre Hull et Oxford. Les estimations les plus récentes font état de réserves de 2 milliards de tonnes pour « le minerai prouvé ou probable » et de 1 milliard de tonnes pour « le minerai possible ». Compte tenu du rythme actuel de l'exploitation et de son développement prévisible, les réserves devraient suffire pour une période de 70 à 100 années, selon les bassins. En de nombreux sites, l'exploitation à ciel ouvert est possible ; et deux tiers des minerais importés. En outre, la part de ces derniers va croissant.

La liste des pays qui livrent du minerai à la Grande-Bretagne est assez longue ; cependant quatre fournisseurs se détachent nettement du lot. Ce sont :

— la Suède .....	3.545.000 tonnes
— le Canada .....	3.156.000 tonnes
— l'Afrique du Nord française .....	2.614.000 tonnes
— le Venezuela .....	1.620.000 tonnes

(statistiques de 1960)

Vient ensuite, avec un décalage sensible, la France, avec 794.000 tonnes (il s'agit pour une bonne part de minerais de Normandie). Avec des tonnages encore plus faibles, on relève : la Sierra Leone, l'Espagne, le Maroc, le Liberia, le Brésil, etc... L'exemple de la sidérurgie britannique confirme donc un fait bien connu : le minerai de fer, malgré sa valeur marchande assez faible, est une matière qui voyage beaucoup à travers le monde.

L'accroissement des importations ne peut que renforcer la tendance déjà très marquée en Grande-Bretagne de localiser les usines sidérurgiques au bord de l'eau. Mais, de toute façon, on ne trouve pas outre-Manche de centre sidérurgique qui soit à plus de 60 km de la mer. Et les chemins de fer appliquent aux matières pondéreuses de l'industrie lourde des tarifs très intéressants. Les conditions de transport de la sidérurgie britannique sont donc excellentes.

### OU VA L'ACIER BRITANNIQUE ?

Les exportations britanniques de produits sidé-

rurgiques sont relativement peu élevées : 2,35 millions de tonnes en 1960, fonte et acier ; ce qui représente un peu moins de 10 % de la production d'acier brut. En France, pour la même année, les exportations s'élèvent à 5,05 millions de tonnes, soit plus de 29 % de la production d'acier brut.

D'autre part, pour cette même année 1960 encore, la Grande-Bretagne avait importé 1,47 million de tonnes de produits sidérurgiques, ce qui ramène les exportations nettes à moins de 1 million de tonnes. Ainsi donc, la sidérurgie britannique travaille essentiellement pour une clientèle intérieure. Ceci explique aussi que les exportations indirectes d'acier, sous forme de produits finis : machines, outillages, bateaux, etc... sont élevées ; leur tonnage au cours des dernières années s'est constamment maintenu au-dessus de 3 millions de tonnes, alors qu'en ce domaine les importations anglaises sont de l'ordre du demi-million de tonnes seulement.

Tout compte fait, les exportations britanniques d'acier, sous la forme directe et indirecte, représentent environ 4 millions de tonnes par an (exportations nettes). Malgré les achats importants de minerais étrangers, la balance commerciale de la sidérurgie britannique est très nettement excédentaire.

Il faut encore ajouter que la moitié environ des exportations directes sont destinées au pays du Commonwealth. Les autres destinataires sont très dispersés. Les livraisons à l'Europe occidentale sont médiocres : elles atteignent un cinquième environ du total exporté.

### LES ENTREPRISES

En 1960, la Grande-Bretagne possédait 72 usines productrices d'acier ; la production moyenne s'établissait à 342.000 tonnes-année. En France, on compte 62 usines productrices, avec une moyenne de 256.000 tonnes-année. Mais il n'y a pas de conclusion valable à tirer de ces chiffres puisque, dans les deux pays, les différences de capacité entre les usines sont considérables.

La liste ci-dessous est celle des sociétés britanniques — (chacune d'elles groupant souvent un certain nombre d'usines) — qui possèdent ou atteindront fin 1962 une capacité de plus d'un million de tonnes d'acier brut ; (les capacités prévues pour 1965 ont été ajoutées au tableau) :

	1962	1965
Steel Company of Wales .....	3.650	4.080
United Steel Co .....	3.525	3.650
Richard Thomas and Baldwins .....	3.060	3.565



Colvilles .....	3,050	3,430
Dorman Long .....	2,590	3,000
Stewarts and Lloyds .....	2,000	2,400
South Durham .....	2,000	2,000
John Summers .....	1,900	1,900
Guest Keen and Nettlefold ....	1,850	2,220
Consett .....	1,260	1,355

24,885    27,600

(en millions de tonnes longues)

La capacité totale de la sidérurgie britannique devant atteindre un peu plus de 28 millions de tonnes en 1962, les dix sociétés citées groupent près de 90 % de la production.

Les programmes des sociétés citées ci-dessus couvrent pratiquement toute la gamme des produits sidérurgiques. Sans entrer dans le détail, on peut cependant indiquer que la Colvilles Ltd. et la Dorman Long Ltd. fabriquent en priorité des produits lourds : tôles épaisses, profilés de grande section, matériel de voie, etc... La Steel Company of Wales, le groupe Thomas and Baldwins, la John Summers.. font dans leur fabrication une place prépondérante aux produits plats. La Stewarts and Lloyds Ltd. se consacre presque exclusivement aux tubes... Les petites sociétés — celles qui ne figurent pas dans cette liste — sont le plus souvent orientées vers la fabrication d'aciers spéciaux.

Toutes ces usines sont dispersées ; cependant la plupart des centres se trouvent « au bord de l'eau » ; un certain nombre d'usines sont installées sur le minerai, à l'intérieur du pays (voir carte).

### LE REGIME ADMINISTRATIF DE LA SIDERURGIE BRITANNIQUE

Pendant la dernière guerre, la sidérurgie britannique, comme les autres industries du pays, tomba sous le contrôle étroit du Gouvernement. Mais lorsque les hostilités cessèrent, ce contrôle ne fut pas levé ; d'autant plus que les travaillistes qui devaient gagner les élections de 1946 avaient inscrit la nationalisation de la sidérurgie à leur programme. Dès que le Gouvernement Attlee fut installé au pouvoir il prépara une loi de nationalisation, qui fut votée en 1949 et mise en application en 1951. Mais, en cette même année 1951, des nouvelles élections eurent lieu, et elles furent gagnées cette fois par les conservateurs, adversaires de la nationalisation. Ils entreprirent aussitôt de préparer une loi de dénationalisation, qui fut votée et mise en application en 1953. Les actions des sociétés sidérurgiques qui, en 1951, avaient été cédées par leurs

propriétaires à un organisme officiel furent remises en vente sous le contrôle du Trésor ; elles repassèrent dans les mains des particuliers et, vers la fin de l'année 1957, la dénationalisation était réalisée dans une proportion de 90 % environ.

Cependant, la loi de 1953, si elle rétablissait la propriété privée dans la sidérurgie, et si, dans une large mesure, elle rendait la liberté de décision aux actionnaires ou à leurs représentants, maintenait néanmoins un contrôle direct des pouvoirs publics sur l'industrie sidérurgique.

Pratiquement ce contrôle est exercé par l'« Iron and Steel Board » (on peut traduire approximativement par Direction de la Sidérurgie). Le Board fut fondé au lendemain de la guerre, avant même que la nationalisation fût décidée ; il prit diverses formes au cours des années suivantes, vit ses attributions élargies, puis réduites, mais fut finalement maintenu par la loi de 1953.

Il comprend de 9 à 14 membres, tous nommés par le Ministère de l'Energie (duquel relève l'industrie lourde) et choisis dans trois catégories différentes de personnalités, à savoir :

- des « indépendants », qui peuvent être des utilisateurs d'acier, des membres de l'administration, des spécialistes de la recherche scientifique,
- des représentants des sociétés sidérurgiques,
- des représentants des syndicats ouvriers de la Sidérurgie.

Le président est toujours un « indépendant ».

Le Board a pour mission « d'exercer une surveillance générale sur l'industrie sidérurgique, en vue de promouvoir une production efficace, rentable, conforme aux besoins, et à des prix compétitifs... ». Il a un droit d'information étendu sur tout ce qui touche à la capacité de production, aux approvisionnements en matières premières, aux prix. Il a des pouvoirs réels : il peut fixer des prix maxima ; il doit s'assurer que « le programme général de développement de la Sidérurgie britannique est conforme aux besoins nationaux ; il peut refuser son approbation aux projets qui lui paraissent de nature à porter un sérieux préjudice au développement des capacités de production dans de bonnes conditions d'efficacité et de rentabilité ». En outre, le Board « peut recommander au Gouvernement de procéder lui-même à la création de nouvelles capacités si les programmes des usines lui paraissent insuffisants ».

Dans aucun des Six pays de la C.E.C.A. on ne trouve un organisme équivalent ayant la possibilité d'exercer une influence directe du Gouvernement sur la sidérurgie. On ne saurait dire que la sidé-

rurgie britannique, bien qu'elle ait été dénationalisée, vive entièrement sous le signe de la libre entreprise.

### LA BRITISH IRON AND STEEL FEDERATION

L'autre grande organisation de la sidérurgie britannique, celle dont le nom apparaît souvent dans les informations, est la « British Iron and Steel Federation », en abrégé la B.I.S.F. Il s'agit cette fois d'un organisme purement privé, d'une fédération qui groupe pratiquement toutes les sociétés sidérurgiques britanniques.

Voici, d'après une étude de la B.I.S.F. elle-même le rôle de la Fédération : « Les deux objectifs principaux de la Fédération peuvent se résumer comme suit : coopération au sein même du secteur industriel intéressé et représentation de ce dernier vis-à-vis de l'extérieur. La B.I.S.F. fournit le cadre dans lequel il est possible de discuter et de formuler la politique d'ensemble de la sidérurgie britannique et elle assure un certain nombre de services communs pour le compte de la sidérurgie tout entière. En outre, elle constitue le porte-parole vis-à-vis du Gouvernement, des organismes officiels, des autres industries et de l'opinion publique ».

La Fédération est organisée sur une base volontaire ; mais, cependant, une société sidérurgique n'adhère pas directement à la Fédération ; elle adhère à une « conférence de producteurs » ; celle-ci représente un secteur particulier de la profession, le découpage étant fait non pas par région mais par produits sidérurgiques. Chaque société peut, si son programme de fabrication est varié et étendu, adhérer à plusieurs conférences. Elles sont au nombre de dix ; leur réunion constitue la Fédération. Sur le plan de l'organisation intérieure, les rouages essentiels de la Fédération sont le Conseil, la Commission exécutive, les Commissions de travail.

La Fédération ne peut avoir d'activité commerciale ; mais elle a fondé un certain nombre de sociétés commerciales qui fonctionnent sous sa direction. L'une d'elles est chargée de l'achat et de la distribution des fontes, ferrailles et demi-produits importés. Une autre société est chargée, également à l'échelle de la profession entière, d'effectuer les achats de minerais. Une troisième société organise également de façon centralisée les transports de minerai et dispose d'une flotte importante de minéraliers. Il existe encore une société qui s'occupe plus spécialement du négoce des ferrailles maritimes.

Autre particularité de l'organisation de la sidérurgie britannique : « l'Industry Fund », qui est chargé du financement de tous les services communs mis à la disposition des adhérents de la Fédération ; sa compétence s'applique notamment aux importations centralisées de matières premières, à la formation professionnelle, à la recherche scientifique. Dans le cas de certaines importations, l'Industry Fund établit un système de péréquation des prix. Il peut jouer comme un instrument efficace de la politique des prix.

Un autre organisme important qui relève directement de la Fédération est la BISRA (British Iron and Steel Research Association), l'équivalent de l'IRSID en France.

En outre, les statistiques, l'information, la formation professionnelle, les relations publiques... relèvent de la B.I.S.F.

Sur de nombreux points, la comparaison entre la B.I.S.F. et la Chambre Syndicale de la Sidérurgie Française s'impose. Mais, néanmoins, l'organisation de la profession est beaucoup plus poussée et beaucoup plus structurée en Grande-Bretagne qu'en France.

En outre, l'existence du Steel Board d'une part, d'autre part celle de l'Industry Fund et des sociétés commerciales de la Steel Federation, ne sont apparemment guère conciliables avec les principes généraux de la C.E.C.A. Ce sont, en effet, les points sur lesquels la discussion entre les Britanniques et les représentants des Six s'est immédiatement orientée.

### LE POINT DE VUE DE LA SIDÉRURGIE BRITANNIQUE

Des négociations ont été engagées non seulement à l'échelon des Gouvernements, mais également entre des représentants de la Haute Autorité de la C.E.C.A. d'une part, et des délégations de la British Iron and Steel Federation et du British Iron and Steel Board d'autre part. Comme il se doit, le contenu de ces discussions est resté secret. Le public doit se contenter de quelques communiqués très sommaires, et très optimistes d'ailleurs.

Cependant, fin novembre 1961, M. Wheeler, Président de la B.I.S.F., a fait sur l'adhésion éventuelle de la Sidérurgie britannique des déclarations très intéressantes.

Sur le fond du problème — sur l'adhésion elle-même — M. Wheeler est franchement positif. Quant aux avantages que les Britanniques peuvent

attendre de leur décision, le Président de la BISF les voit ainsi :

« En ce qui concerne les échanges directs d'acier au sein d'une communauté élargie, il paraît peu vraisemblable que l'on doive assister à une brusque et forte augmentation des livraisons britanniques sur le continent. Inversement, on ne doit pas s'attendre non plus à un afflux subit et considérable d'aciers continentaux en Grande-Bretagne... C'est plutôt dans le domaine des exportations indirectes que la Sidérurgie s'attend à trouver rapidement des avantages. En d'autres termes, elle escompte qu'un tonnage accru d'acier britannique sera expédié en Europe sous forme de produits manufacturés tels qu'automobiles, machines, appareils ménagers, etc..., lorsque les industries britanniques utilisatrices d'acier s'efforceront d'exploiter les nouvelles possibilités de vente qui s'offriront à elles après l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché Commun de la C.E.E. ».

En ce qui concerne la forme de l'adhésion, M. Wheeler affirme : « ...la sidérurgie serait favorable à l'entrée dans la C.E.C.A. en tant que membre à part entière, de préférence à toute autre solution... ». Ce qui implique « la volonté d'accepter les principales règles du Traité sous leur forme actuelle ». Mais le Président a ajouté aussitôt que « certaines mesures purement transitoires » seront nécessaires.

Parmi les points qui appellent des négociations, M. Wheeler a évoqué notamment : le fonctionne-

ment de l'Industry Fund, le mécanisme britannique d'achat des ferrailles, la politique nationale d'approvisionnement en combustibles, la question des tarifs des transports, la structure particulière de la fiscalité britannique. Enfin, M. Wheeler ajoute que l'existence du « Steel Board », face à la Haute Autorité de la C.E.C.A., pose « des problèmes juridiques et constitutionnels extrêmement délicats ».

M. Wheeler, pour conclure son exposé, a insisté sur le désir de « la Sidérurgie britannique d'obtenir l'assurance de pouvoir affronter la concurrence sur un pied d'égalité », et, également, sur l'espoir que la concurrence sera « loyale et conforme aux règles édictées ».

Tout naturellement, on rapproche de ces déclarations de M. Wheeler celles que M. Damien, son homologue français, a faites il y a quelques mois. Il soulignait :

« ... l'intérêt évident de cet élargissement de la Communauté Economique Européenne, mais aussi l'absolue nécessité que cet élargissement ne se réalise qu'en même temps que les conditions d'exploitation soient rendues semblables dans les deux pays, notamment en ce qui concerne les prix des matières premières, les politiques sociales et l'égalité de tous vis-à-vis des débouchés offerts ».

On a l'impression que, de part et d'autre, le problème est posé avec toute la clarté et l'objectivité souhaitables.

---

# NOTES JURIDIQUES SUR L'APPLICATION DU TRAITÉ C.E.E.

## TRANSPORTS

POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS. — MEMORANDUM DE LA COMMISSION. — DISCRIMINATIONS. — CONSULTATIONS. — ARTICLES 74 A 84.

*(Aperçu sommaire sur la mise en œuvre du Traité de Rome dans le secteur des Transports pendant la 1<sup>re</sup> étape).*

**A**u cours de la session du 27 février 1962, le Conseil de la C.E.E., composé des six ministres des transports, a chargé la Commission de lui présenter des propositions d'ensemble portant sur les trois modes de transport, « compte tenu des débats intervenus et des résultats obtenus ». Il a été précisé en outre que la Commission établirait à son intention, avant le 25 mai 1962, « un programme d'action global et équilibré assorti d'un calendrier ». Le Conseil doit en délibérer au cours de deux sessions prévues pour les mois de juin et de juillet 1962.

Ainsi, il aura fallu attendre le début de la deuxième étape pour voir apparaître les premières réalisations concrètes dans la voie d'une politique commune des transports.

Le délai de trois années qui s'est écoulé depuis la mise en vigueur du Traité de Rome ne peut cependant être considéré comme un retard anormal susceptible de mettre en cause soit le dynamisme des institutions communautaires, soit l'esprit de collaboration des Etats membres.

Il suffisait en effet d'examiner les conditions dans lesquelles la Communauté a dû aborder le problème de l'intégration des transports dans le Marché Commun, pour prévoir que les premières années devaient être essentiellement consacrées à des études préparatoires et à des échanges de vue préliminaires.

Ces difficultés propres aux transports ont été soulignées dès 1958 dans la presse spécialisée, mais on ne peut faire le point des résultats obtenus depuis cette date sans les rappeler brièvement.

Les obstacles qui s'opposaient à des réalisations immédiates étaient à la fois économiques, politiques et juridiques :

*Sur le plan économique :* En dehors du secteur des transports par chemin de fer, les renseignements et notamment les données statistiques n'étaient que fragmentaires. Cette constatation ne tend pas à minimiser les résultats obtenus par certains organismes tels que la C.E.E. (Commission Européenne Economique) ou la C.E.M.T., ni les travaux réalisés dans le cadre de certaines conventions internationales telles que la C.I.M. et la C.I.V., la C.M.R., et la C.M.N. Mais ces divers travaux ont été poursuivis dans un contexte international bien différent du contexte communautaire. Ils ne pouvaient donc conduire à des résultats suffisants pour servir de point de départ à l'élaboration d'une politique commune. Quant à l'œuvre accomplie par la C.E.C.A., elle constituait un bagage considérable,

mais limité dans la mesure où le Traité de Paris ne tend à réaliser qu'une intégration partielle.

Indépendamment de l'insuffisance des données économiques toute initiative visant l'ensemble des modes de transports devait se heurter au problème de la coordination auquel les Etats membres n'ont pas encore trouvé de solution satisfaisante, même sur le plan national (1).

*Sur le plan politique :* Il est rare qu'une discussion sur la politique des transports n'aboutisse pas à l'inévitable confrontation entre la thèse de la libre concurrence et celle du service public. Or ce genre de débat n'a jamais été constructif : à défaut d'une formule intermédiaire qui reste à découvrir et à formuler sur le plan de la doctrine, on finit toujours par recourir à l'empirisme, avec les tâtonnements et les lenteurs qu'implique une telle méthode.

*Sur le plan juridique :* Les rédacteurs du Traité n'ont réussi que très partiellement à surmonter ces divers obstacles, et à introduire des règles précises directement applicables aux transports. Ils ont cependant eu le mérite d'introduire des dispositions instituant des attributions de compétence et des procédures, qui permettaient aux institutions de poursuivre les négociations dans le cadre communautaires avec les meilleures chances de succès. Ces attributions de compétence et ces procédures impliquent cependant la consultation préalable de nombreux organismes créés à cet effet :

Le Comité des Transports de l'article 83 —, le Comité économique et social dont une section spécialisée doit préparer les travaux intéressant les Transports —, l'Assemblée Parlementaire européenne enfin, dont la Commission des transports est particulièrement active (2).

L'utilité de ces diverses consultations n'est pas contestée ; mais compte tenu des délais qu'elles nécessitent, il eut été peu réaliste de prévoir que des décisions importantes seraient prises dès la première étape du Marché Commun.

(1) En ce qui concerne le problème de la coordination en France cf. la série d'articles parus dans la revue *Transports* (n° 37 à 42 et 44).

(2) A titre d'exemple, au lieu de se borner à examiner le memorandum de la Commission « sur l'orientation à donner à la politique commune des transports », elle a établi un document distinct — dit « Rapport Kapteyn » —, qui ne constitue pas à proprement parler une contre proposition, mais représente cependant un travail considérable et distinct de celui de la Commission. Il n'existe pas de divergence profonde entre les deux documents.

Dans le contexte qui vient d'être rappelé, les travaux effectués par la Communauté au cours de la première étape peuvent être groupés sous trois rubriques :

— Les études préparatoires établies sous forme de recommandations (3).

— Les échanges de vue préliminaires.

— Les actes juridiques pris directement en application d'une disposition du Traité.

## I. — LES ETUDES PREPARATOIRES.

### I. — Les études préparatoires.

Deux séries d'études ont abouti à des recommandations adressées aux Etats membres qui visent d'une part l'infrastructure des transports dans la Communauté, d'autre part l'établissement d'une nomenclature uniforme de marchandises pour les besoins de la statistique des transports.

En ce qui concerne l'infrastructure des transports, la Commission a formulé le 21 juin 1960 des recommandations générales et des recommandations particulières dont le principal objectif est de coordonner les divers éléments des programmes nationaux. A cet effet, la Commission a dégagé pour chacun des trois modes de transports un réseau dont l'adaptation permettrait la réalisation de grands axes communautaires. Les Etats membres doivent pouvoir atteindre les objectifs qui leur sont ainsi désignés par la Commission, en apportant à leurs projets respectifs les correctifs nécessaires qui pourraient porter notamment sur le tracé des voies et leurs caractéristiques techniques, et sur le calendrier prévu pour la réalisation des divers programmes.

L'exposé des motifs de ces recommandations précise par ailleurs que la C.E.E. s'efforcera de faciliter l'action des Etats dans la poursuite des objectifs qui leur sont indiqués, non seulement en apportant son aide pour la réalisation des études nécessaires, mais aussi en favorisant un financement international.

En ce qui concerne l'établissement d'une nomenclature uniforme de marchandises, la Commission a formulé le 26 juillet 1961 une recommandation, dans le cadre de la mission générale et des pouvoirs que lui attribue l'article 155 du Traité « en vue d'assurer le fonctionnement et le développement du Marché Commun ».

Ce document (4) est le type même de l'étude préparatoire : la mise en œuvre d'une politique commune suppose

la connaissance de données statistiques valables pour les trois modes de transport et pour les Six pays. Or le premier obstacle à l'accomplissement de travaux statistiques répondant à cette nécessité était l'absence d'une nomenclature uniforme. Les nomenclatures utilisées jusqu'ici divergeaient sensiblement non seulement suivant les pays, mais même à l'intérieur d'un même pays suivant les modes de transports. Des travaux étaient en cours sur le plan international, notamment au secrétariat de l'E.C.E. de Genève ; mais l'intervention de la Commission et l'action concertée des experts des Six pays de la Communauté ont permis d'aboutir rapidement à un résultat.

Il est d'ailleurs intéressant de souligner que la Commission et les experts des Six Etats membres n'ont pas travaillé en vase clos. Le paragraphe 4 de l'exposé des motifs énumère les très nombreux organismes internationaux qui ont envoyé des observateurs suivre, avec ceux de la Suisse et de l'Autriche, les réunions du groupe d'experts (5).

C'est dans ces conditions qu'a été établie la « N.S.T. » (Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport) qui a plus particulièrement deux mérites :

— Sa généralité : elle est valable pour les Six pays de la Communauté et pour les trois modes de transport ;

— sa simplicité : elle ne comprend que 176 positions, et ne prévoit aucun regroupement en divisions et sections.

A titre d'essai et de transition les Etats membres sont priés de fournir pour l'année 1961 « les résultats sur la base de leurs nomenclatures actuelles, en s'efforçant de les adapter au 176 positions de la nomenclature uniforme ».

Ces recommandations sont les seules études préparatoires qui aient abouti à des documents ayant la forme d'actes juridiques. Il serait évidemment plus difficile d'établir un inventaire de toutes les études établies par les services de la Commission et soumises à l'examen des divers organismes consultatifs institués par le Traité.

(5) Ce sont l'E.C.E., la C.E.M.T., la C.C.R., l'U.I.C., l'U.I.N.F. et l'I.R.U.

## II. — LES ECHANGES DE VUE PRELIMINAIRES.

Deux documents ont été mis par la Commission sur la table du Conseil de Ministres pour engager la discussion sur les principes qui devront servir de base à l'élaboration de propositions concrètes.

Par le premier document (6), la Commission a exposé au Conseil la position qu'elle adoptait à l'égard d'un problème d'interprétation du Traité particulièrement controversé : celui de l'applicabilité des règles générales du Traité — et plus particulièrement des règles de concurrence — aux entreprises de transport. A cette occasion, elle prenait également position à l'égard d'un second problème litigieux, qui sur le plan du raisonnement juridique tout au moins, peut être relié au précédent : celui qui consiste à déterminer le régime auquel les dispositions du Traité de Rome soumettent la navigation maritime et

aérienne. L'exposé de la thèse de la Commission, ainsi que celui des thèses divergentes, dépasserait le cadre de ce bref aperçu sur les activités de la Communauté au cours de la 1<sup>re</sup> étape, et le débat est d'ailleurs bien connu.

Il peut par contre être utile de préciser quelle était la portée juridique de ce Memorandum : la Commission l'a présenté au Conseil, à la fois dans le cadre de l'article 155 qui la charge de veiller à l'application des dispositions du Traité, et dans le cadre de l'article 162 aux termes duquel « Le Conseil et la Commission procèdent à des consultations réciproques et organisent d'un commun accord les modalités de leur collaboration ». Il s'agissait donc bien uniquement pour la Commission d'informer le Conseil de sa position en provoquant éventuellement des échanges de vue, et non de lui demander une décision sur des pro-

(3) Les recommandations définies à l'article 189 du Traité CEE ne lient pas les Etats, contrairement aux actes juridiques que l'article 14 du Traité CECA désigne par ce terme.

(4) *Journal officiel* des Communautés Européennes du 30 septembre 1961, n° 63, page 1153.

blèmes d'interprétation que seule la Cour de Justice serait habilitée à trancher, à l'occasion d'un litige particulier dont elle aurait été saisie.

Le deuxième document important, celui qui a servi de base à tous les échanges de vues préliminaires pour l'élaboration d'une politique commune, est le Memorandum de la Commission sur l'Orientation à donner à la politique commune des transports ». Daté du 10 avril 1961, il a été l'objet d'examen approfondis, tant de la part des orga-

nismes consultatifs, qu'au sein (7) de l'Assemblée et du Conseil.

Les divers avis exprimés doivent permettre à la Commission de présenter dès la deuxième étape des propositions au Conseil, et dans les conditions prévues à l'article 149 du Traité. Ces propositions pourront avoir la forme d'avis, de recommandations, de directives, de décisions ou de règlements ; une fois arrêtées par le Conseil conformément à l'article 75, elles devraient former peu à peu les éléments cohérents d'une politique d'ensemble.

### III. — LES ACTES JURIDIQUES PRIS DIRECTEMENT EN APPLICATION DU TRAITE.

Parmi les tâches précises imposées aux institutions de la Communauté par les dispositions du Traité relatives aux transports, trois seulement sont assorties d'un délai :

a) L'article 79 § 3 chargeait le Conseil d'établir, « dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du présent Traité », une réglementation assurant la suppression des discriminations définies au § 1 du même article. Le Conseil a rempli cette obligation avec quelques mois de retard en arrêtant le Règlement n° 11.

b) L'article 80 interdit à partir de la deuxième étape, sauf autorisation de la Commission, « l'application imposée par un Etat membre, aux transports exécutés à l'intérieur de la Communauté, de prix et conditions comportant tout élément de soutien ou de protection dans l'intérêt d'une ou de plusieurs entreprises particulières ».

En outre, le § 2 du même article reconnaît à la Commission un très large pouvoir d'appréciation pour examiner les prix et conditions visés au § 1, et prendre « les décisions nécessaires ». L'article 80 impliquait donc pour la Commission l'obligation de prendre à partir du début de la deuxième étape, les décisions sans lesquelles certains tarifs en vigueur dans les divers Etats membres seraient devenus contraires au Traité. La Commission a procédé aux consultations nécessaires afin d'être en mesure de prendre les premières décisions à cet égard.

c) L'article 75 est la troisième et dernière disposition du Traité visant expressément les transports qui fixe un délai pour la mise en œuvre des règles qu'elle institue. Mais il s'agit ici d'un délai beaucoup plus lointain, le § 2 se bornant à préciser que les règles nécessaires à l'établissement d'une politique commune seront « arrêtées au cours de la période de transition ».

Une première décision a été prise par le Conseil en application de l'article 75 : il s'agit de la décision arrêtée au cours de la réunion du 28 novembre 1961 sur proposition de la Commission « instituant une procédure d'examen et de consultation préalable pour certaines dispositions législatives, réglementaires ou administratives envisagées par les Etats membres dans le domaine des transports ».

Ainsi, l'application des articles 75, 79 et 80 a fait naître jusqu'ici d'une part un règlement et une décision du Conseil, d'autre part diverses décisions de la Commission.

(6) Ce document n'a pas été publié, mais il a été signalé notamment dans le « Bulletin de la CEE » de décembre 1960 (n° 10, 1960, page 49), et les thèses de la Commission ont été reprises dans le « Memorandum sur l'Orientation à donner à la politique commune des Transports ».

(7) Cf. note n° 2.

En ce qui concerne le contenu de ce document, voir notamment la Revue Transports, mai 1961, n° 57 « vers une politique commune des Transports », par Jacques Dousset.

(8) *Journal officiel* des Communautés Européennes du 16 août 1960, n° 52, page 1121.

#### A. — LE RÈGLEMENT N° 11 (8).

La lecture en est rébarbative, et le système de contrôle et de sanctions qu'il institue semble au premier abord particulièrement complexe. Il a été suivi de deux mesures d'exécution prises par la Commission sous la forme d'une recommandation et d'un avis (9).

En outre, il a suscité deux questions parlementaires qui ont donné à la Commission l'occasion de préciser dans ses réponses l'interprétation qu'elle entendait lui donner. Un examen systématique du texte justifierait une étude séparée (10), tant pour les problèmes juridiques auxquels le règlement apporte une solution, que pour les nouveaux points de droit qu'il soulève.

##### a) *Objet et portée du Règlement.*

Le règlement a pour objet de permettre aux institutions de la Communauté de veiller à la suppression « au plus tard avant la fin de la deuxième étape, dans le trafic à l'intérieur de la Communauté, des discriminations qui consistent en l'application par un transporteur pour les mêmes marchandises sur les mêmes relations de trafic, de prix et conditions de transports différents en raison du pays d'origine ou de destination des produits transportés ».

Les auteurs du Règlement ont estimé que l'expression « au plus tard avant la fin de la deuxième étape » correspondait à la fixation d'une date limite que rien n'interdisait de rapprocher. En outre, ils ont tenu compte du fait qu'un délai assez long pouvait s'écouler entre le moment où les discriminations définies à l'article 79 § 1 seraient l'objet d'une interdiction formelle, et le moment où ces pratiques auraient effectivement disparu. C'est pourquoi, l'article 4 les a totalement interdites à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1961.

En ce qui concerne la définition même des pratiques interdites, le règlement complète et précise sur certains points le texte du Traité, tout en laissant à la Cour de Justice le soin de trancher éventuellement les formules qui paraissent les plus délicates à préciser.

C'est ainsi qu'il donne au terme « à l'intérieur de la Communauté » une interprétation relativement large en englobant les transports effectués à l'intérieur d'un même pays, ceux effectués entre deux ou plusieurs Etats membres, et même les transports effectués entre un Etat membre et un pays tiers, pour la partie du parcours effectué à l'intérieur de la Communauté (article 3). Dans le sens d'une interprétation large du Traité on peut relever encore l'article 4 § 2 aux termes duquel il y a infraction dès lors

(9) *Journal officiel* du 22 juillet 1961, n° 50 pages 975 et 979.

(10) Cf. *l'Annuaire de Droit international*, année 1960, page 828 à 858 : « L'exercice du pouvoir réglementaire dans la CEE à propos de l'élimination des discriminations en matière de transport », par Pierre Pinay.

qu'il y a fixation ou établissement de tarifs bien que l'article 79 vise l'application de prix et conditions. Enfin l'article 12 du Règlement facilite la tâche de la Commission en la dispensant d'apporter la preuve de l'élément intentionnel qu'implique l'expression : « discrimination appliquée « en raison » du pays d'origine ou de destination ». Il réalise en effet une sorte de retournement de la charge de la preuve : dès lors qu'un transporteur applique des prix différents selon le pays d'origine ou de destination, c'est à lui de prouver que la différenciation est justifiée par des raisons d'ordre technique ou économique compatibles avec la règle de l'article 79.

Par contre, le règlement n'apporte aucune précision concernant les notions de « même marchandise » ou de « même relation de trafic », bien que la portée de l'article 79 § 1 puisse varier considérablement selon le sens que l'on donne à ces expressions. Il semble que le Conseil et la Commission aient préféré laisser à la Cour le soin de se prononcer à cet égard.

#### b) Système de contrôle et de sanctions institués par le Règlement.

C'est sur ce point que le texte est le moins clair, bien que le système voulu par ses auteurs soit relativement simple et parfaitement cohérent : D'une part, la Commission ne peut pas assurer elle-même un contrôle systématique de tous les transporteurs établis dans les six Etats membres, d'autre part la Communauté ne pouvait pas abandonner aux Etats membres le soin de veiller eux-mêmes à l'application, et par conséquent dans une certaine mesure à l'interprétation d'une règle du Traité. Une telle solution aurait abouti à des disharmonies inacceptables, et elle aurait en outre été peu compatible avec l'article 79 § 3, aux termes duquel le règlement doit « permettre aux institutions de la Communauté » (et non aux Etats) « de veiller au respect de la règle énoncée au § 1 ».

C'est pourquoi le Règlement institue un double système de contrôle et de sanctions permettant à la Commission d'agir directement auprès des entreprises, tantôt indirectement par l'intermédiaire des Etats membres :

En ce qui concerne le contrôle, les entreprises doivent établir un document de transports permettant normalement aux Etats — mais éventuellement à la Commission elle-même si elle désire effectuer un sondage, ou si elle soupçonne l'existence d'une pratique discriminatoire — de procéder aux contrôles nécessaires. L'établissement de ce document n'est obligatoire que dans la mesure où le contrôle est impossible sur la base des documents et des compatibilités déjà existants [article 6 (11)] ; en outre certaines catégories de transports d'importance secondaire ou non susceptible de discriminer (transports pour compte propre) sont ou peuvent être dispensées de ces formalités sans être pour autant soustraites à la règle de non-discrimination [articles 7, 8 et 9 (12)]. Par ailleurs, les agents de la Commission peuvent effectuer directement des vérifications auprès des entreprises, et ils disposent à cet égard de pouvoirs particulièrement étendus (article 14).

Quant au système de sanctions, il est calqué sur celui du contrôle : lorsque la Commission agit par l'intermé-

diaire des Etats, il appartient à ces derniers de prévoir et d'appliquer les sanctions nécessaires (article 16) ; lorsqu'elle agit directement auprès des entreprises, elle dispose d'un pouvoir direct de sanctions sous le contrôle juridictionnel de la Cour de Justice des Communautés européennes (art. 17 et 23). Enfin, lorsqu'il s'agit de sanctionner non plus les infractions aux mesures de contrôle, mais les pratiques discriminatoires elles-mêmes, la Commission est seule compétente sous réserve du recours juridictionnel devant la Cour de Justice (articles 18 et 23).

#### c) Obligation pour les Etats d'adopter certaines dispositions législatives ou réglementaires.

L'importance de cette obligation mérite d'être soulignée : Aux termes des articles 14 et 16 du Règlement les Etats membres doivent en effet non seulement adopter les mesures de contrôle et de sanctions nécessaires pour remplir la mission que leur assigne le Règlement, mais encore ils doivent au préalable consulter la Commission afin de permettre à celle-ci de s'assurer que les dispositions arrêtées seront aussi uniformes que possible dans les divers Etats membres (en ce qui concerne le montant des amendes, par exemple).

Les articles 14 et 16 prévoyaient que ces dispositions seraient prises avant le 1<sup>er</sup> juillet 1961. En fait, les procédures nécessaires sont actuellement en cours et les consultations de la Commission semblent être terminées, mais les délais n'ont pas été respectés. Ce retard a suscité deux questions parlementaires (13) ; les réponses de la Commission apportent deux précisions : D'une part les diverses tâches confiées aux Etats par le Règlement n° 11 apparaissent comme des mesures complémentaires, et ne « constituent nullement le moyen d'action essentiel dans le système institué par ce règlement pour assurer la suppression des discriminations » : le pouvoir d'action direct dont dispose la Commission permet donc d'assurer le respect du principe de non-discrimination. D'autre part, quelques soient les délais imposés aux Etats par un règlement de la Communauté, celle-ci ne peut que s'incliner devant les retards inévitables résultant de l'intervention législative, lorsque le droit interne des Etats membres la rend nécessaire.

#### B. — DÉCISION DU CONSEIL « RELATIVE A L'EXAMEN PRÉALABLE DES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES OU ADMINISTRATIVES DES ETATS MEMBRES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS ET A LA PROCÉDURE DE CONSULTATION A CE SUJET ».

Bien qu'arrêtée le 28 novembre 1961 en application de l'article 75 qu'elle vise expressément, cette décision ne constitue pas à proprement parler une première règle concrète de politique commune. Son objet est plutôt d'éviter qu'en attendant l'établissement de cette politique, les Etats membres n'adoptent dans leur droit interne certaines mesures qui rendraient ultérieurement plus difficile l'élaboration de règles communes. En bref, il ne s'agit pas encore d'effectuer un rapprochement, mais seulement de stopper les évolutions divergentes.

A cette fin, la décision institue une procédure d'examen préalable, applicable à toutes les dispositions que les Etats membres se proposent de prendre en matière de transport, dans la mesure, précise l'article 1, où elles sont « suscep-

(1) La recommandation du 14 juin 1961 donne les précisions qui doivent permettre au transporteur de savoir s'il doit établir un nouveau document, ou si les formalités auxquelles il était soumis antérieurement permettent un contrôle suffisant.

(12) L'avis du 14 juin 1961 précise la portée de l'art. 8 en ce qui concerne notamment la détermination du poids total des véhicules et le calcul du parcours effectué.

(13) Ce sont les questions n° 42 et 54 de M. Kapteyn à la Commission de la Communauté économique européenne. *Journal officiel* des Communautés européennes du 13 octobre 1961, n° 67, page 1222 et du 19 décembre 1961, n° 82, page 1593.

tibles d'interférer d'une manière substantielle avec la réalisation de la politique commune des transports ».

La procédure prévue se déroule normalement dans les conditions suivantes :

— L'Etat membre communique le projet de texte à la Commission et en informe en même temps les autres Etats membres.

— La Commission adresse à l'Etat dans un délai qui est normalement de trente jours, un avis ou une recommandation.

— Les autres Etats membres ont en outre la possibilité soit de présenter individuellement leurs observations à la Commission, soit de provoquer une consultation générale.

— Enfin, la décision prévoit deux procédures exceptionnelles, l'une d'urgence, l'autre d'extrême urgence. Dans le premier cas les délais sont simplement réduits, tandis que dans le second c'est la procédure normale qui s'applique, mais a posteriori. Une telle formule peut paraître insolite et à première vue d'une efficacité relative. Pourtant, elle constitue, en réalité, politiquement sinon juridiquement, un frein non négligeable. En effet, l'Etat membre intéressé n'ignorera pas en prenant sa décision, que celle-ci sera aussitôt l'objet d'un avis de la Commission et le cas échéant d'un examen de la part des autres Etats membres. Une appréciation sera donc officiellement portée, tant sur le caractère d'extrême urgence invoquée, que sur l'opportunité d'avoir adopté une mesure susceptible de rendre ultérieurement plus difficile la mise en œuvre de la politique commune.

Cette procédure a déjà fonctionné : Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg a communiqué à la Commission, un projet de loi sur les transports routiers, celle-ci a rendu un avis qui formule certaines suggestions de modification, et qui a été publié au Journal Officiel des Communautés (14).

Il convient de signaler enfin qu'une directive prise en application de l'article 75 est sur le point d'être arrêtée par le Conseil, et qu'il s'agira cette fois de la première règle positive et obligatoire de politique commune. Le Journal Officiel des Communautés vient de publier en effet (15) un Avis de l'Assemblée parlementaire européenne « ayant

pour objet la consultation demandée à l'Assemblée parlementaire européenne par le Conseil de la C.E.E. sur une proposition de directive relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux de marchandises par route ». Cet avis donné par l'Assemblée constitue l'avant-dernier stade de la procédure qui a débuté par l'envoi d'une proposition de la Commission au Conseil. Il serait cependant prématuré d'analyser le texte puisqu'aux termes de l'article 149, 2<sup>e</sup> alinéa, « tant que le Conseil n'a pas statué, la Commission peut modifier sa proposition initiale, notamment dans le cas où l'Assemblée a été consultée sur cette proposition ». En fait, cette proposition de directive qui comporte un calendrier apparaît comme une première mesure dans le sens de la libération progressive des transports internationaux de marchandises par route, libération qui doit être réalisée en tenant compte des exigences du « développement des échanges et des trafics à l'intérieur de la Communauté ».

#### C. — DÉCISIONS PRISES PAR LA COMMISSION EN APPLICATION DE L'ARTICLE 80.

Les premières décisions prises par la Commission n'ont pas encore été publiées. Elles devront donc faire l'objet d'un examen ultérieur.

Ainsi, l'étape préliminaire que la Communauté devait d'abord franchir pour aborder les premières réalisations concrètes dans le secteur des transports paraît s'achever. Le chemin parcouru est encore peu visible, mais l'expérience que vient de connaître la Communauté en ce qui concerne l'élaboration d'une politique agricole commune pourrait se reproduire dans le secteur des transports : Plusieurs années de travaux techniques et de contact entre les services de la Commission, les experts nationaux et les milieux professionnels peuvent permettre ensuite aux instances politiques de prendre simultanément et dans un délai très bref, un ensemble de mesures spectaculaires. L'exemple des 11 règlements agricoles élaborés par le Conseil en décembre 1961 et janvier 1962 donne une idée de l'évolution que pourrait connaître dans un avenir relativement proche le développement de la politique commune des transports.

Ainsi, l'application des articles 75, 79 et 80 a fait naître jusqu'ici d'une part un règlement et une décision du Conseil, d'autre part diverses décisions de la Commission.

(14) *Journal officiel* du 23 février 1962, n° 14, page 228.

(15) *Journal officiel* du 16 mars 1962, n° 19, page 358.





## **LES TEXTILES ARTIFICIELS ET SYNTHÉTIQUES**



### ***Facteurs d'élévation du niveau de vie,***

parce qu'ils ont élargi le champ des applications textiles, simplifié la vie de tous les jours, et placé l'élégance à la portée de tous.



### ***Facteurs de stabilisation des prix,***

parce que textiles industriels, ils échappent aux fluctuations de cours des produits agricoles



### ***Facteurs d'équilibre de la balance des comptes,***

à laquelle ils ont apporté en 1961 une contribution de 1 milliard 450 millions de nouveaux francs.



## Au service du commerce extérieur UN RÉSEAU MONDIAL

# CRÉDIT LYONNAIS

LA PLUS GRANDE BANQUE FRANÇAISE DE DÉPÔTS  
1650 AGENCES

- **AGENCES EN AFRIQUE**  
ALGÉRIE • MAROC • TUNISIE • RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE • RÉPUBLIQUE DU CONGO • RÉPUBLIQUE DE LA CÔTE D'IVOIRE • RÉPUBLIQUE DU DAHOMEY • RÉPUBLIQUE DU GABON • RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL • RÉPUBLIQUE SOUDANAISE • RÉPUBLIQUE DU TCHAD • CAMEROUN • TOGO
- **AGENCES A L'ÉTRANGER**  
ALLEMAGNE • ANGLETERRE • BELGIQUE • ESPAGNE • LUXEMBOURG • PRINCIPAUTÉ DE MONACO • RÉPUBLIQUE DU SOUDAN • SUISSE
- **BANQUES ASSOCIÉES**  
BRÉSIL : Banco Frances e Brasileiro  
PÉROU : Banco de Lima  
VENEZUELA : Banco Provincial de Venezuela  
IRAN : Banque Etebarate Iran  
LIBAN : Banque G. TRAD (Crédit Lyonnais)
- **FILIALES**  
PORTUGAL : Crédit franco-portugais  
ILE DE LA RÉUNION : Banque de La Réunion & Société Bourbonnaise de Crédit réunies
- **REPRÉSENTATIONS**  
ALLEMAGNE • ARGENTINE • ITALIE
- **CORRESPONDANTS DANS LE MONDE ENTIER**

POUR TOUTES VOS OPÉRATIONS DANS LE CADRE DU TRAITÉ DE  
**MARCHÉ COMMUN EUROPÉEN**  
consultez le service spécialisé :  
SECRÉTARIAT COMMERCIAL (MARCHÉ COMMUN)  
DIRECTION DE LA HAUTE BANQUE ET DES AGENCES ÉTRANGÈRES  
19 Boulevard des Italiens à PARIS (2<sup>e</sup>)  
OU ADRESSEZ-VOUS À L'AGENCE LA PLUS PROCHE DE VOTRE ENTREPRISE

# BANQUE FRANÇAISE DU COMMERCE EXTÉRIEUR

Capital et Réserves : NF : 39.960.000

21, Boulevard Haussmann — PARIS-9<sup>e</sup>

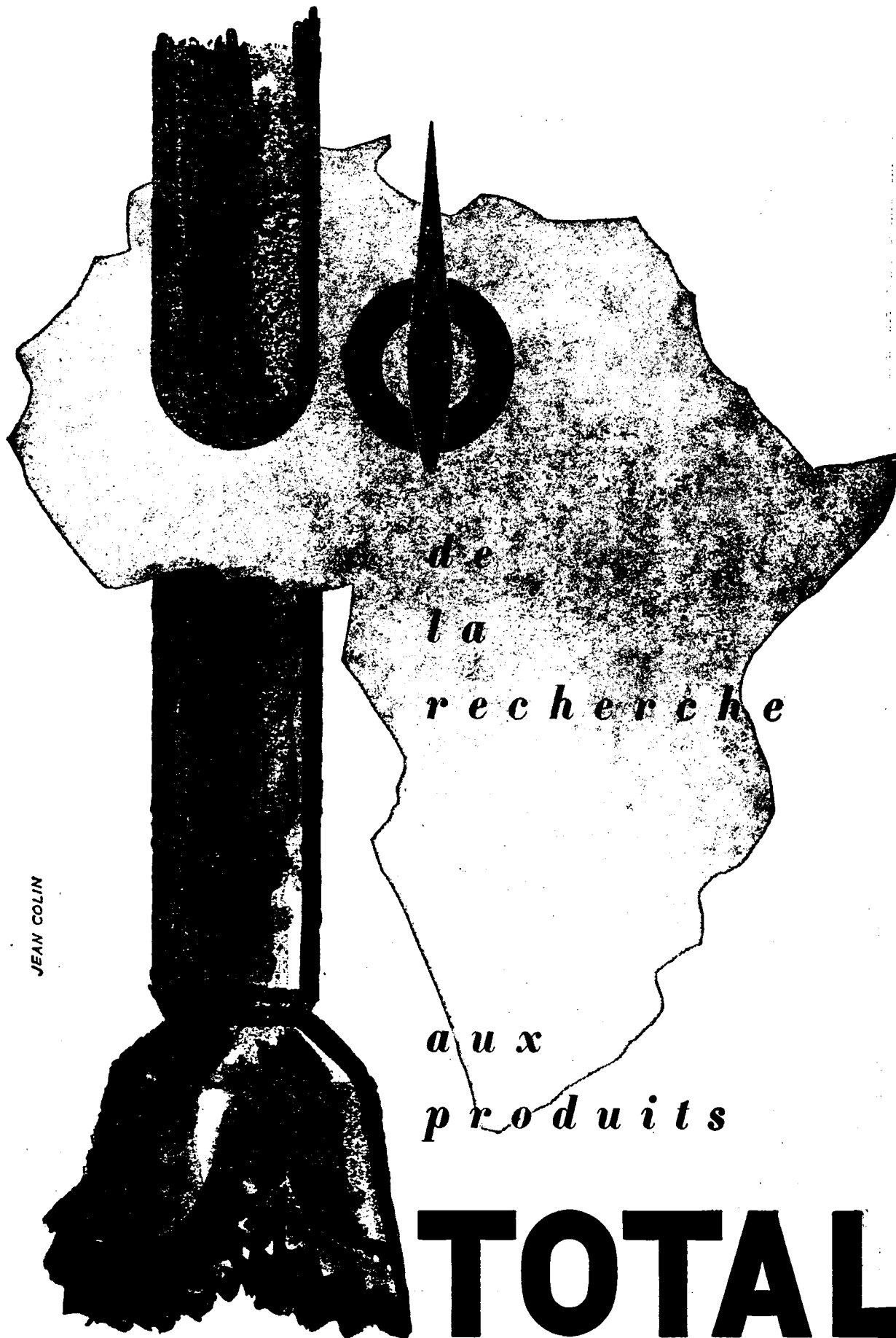
## AGENCES

ALGER • BORDEAUX • LE HAVRE • LYON  
MARSEILLE • ORAN • ROUBAIX

Représentant à MAZAMET

Correspondants dans tous les pays étrangers

Financement des opérations d'Importation et d'Exportation avec l'Étranger  
et les Pays d'Outre-Mer



JEAN COLIN

*de  
la  
recherche*

*aux  
produits*

**TOTAL**

COMPAGNIE FRANÇAISE DES PÉTROLES

# Bons du Trésor

une formule nouvelle

## les Bons à 3 ou 5 ans

- si vous demandez  
le remboursement  
après 3 ans,  
votre intérêt annuel  
est de 4 %
- Si vous les conservez  
5 ans,  
votre intérêt annuel  
est de 4,30 %